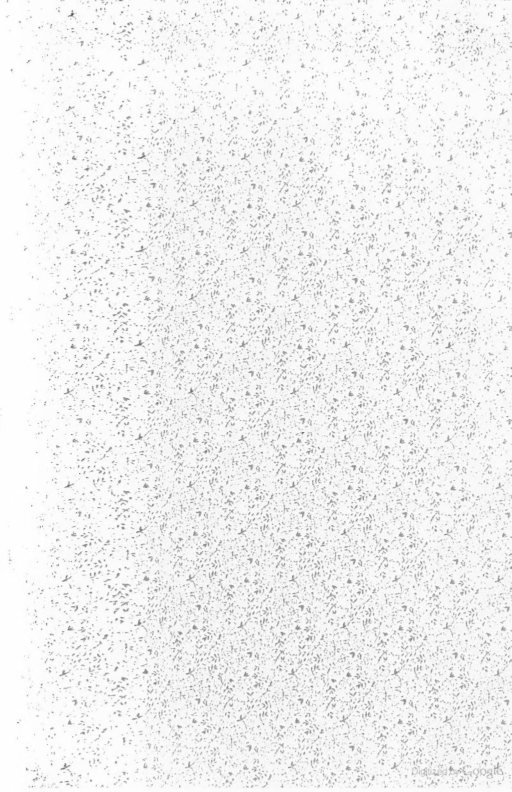
In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Elemente		Gulden				
1	. . .	20	6	2.160	2.504	. . .	. . .	Kuttenberg.
1	. . .	. . .	6	568	586	200	. . .	Landskron.
1	. . .	48	6	1.309	947	. . .	. . .	Laun.
1	. . .	. . .	6	908	208	150	. . .	Lautschin.
1	. . .	30	6	350	159	120	20 fl.	Ledetz.
1	. . .	92	6	3.314	3.029	. . .	. . .	Leitmeritz.
1	. . .	. . .	6	964	635	. . .	LH	Leitomischl.
1	. . .	. . .	4	322	146	120	. . .	Libějic.
1	. . .	. . .	6	700	209	160	110 fl.	Libochowitz.
1	. . .	6	12	228	134	120	. . .	Lichtenstein.
1	. . .	. . .	12	180	49	. . .	. . .	Liebwerda (Mai-September).
1	. . .	. . .	6	1.041	266	180	. . .	Lissa.
1	. . .	24	6	1.627	893	. . .	. . .	Lobositz.
1	. . .	. . .	12	469	456	. . .	LH	Lomnitz.
1	. . .	28	6	564	531	. . .	. . .	Luditz.
1	. . .	. . .	12	589	155	120	. . .	Maffersdorf.
1	. . .	. . .	6	395	154	150	. . .	Mariaschein.
4	. . .	132	24	12.822	5.151	. . .	. . .	Marienbad.
1	. . .	. . .	6	405	179	160	. . .	Marschendorf.
1	. . .	60	4	1.492	2.033	. . .	. . .	Melnik.
1	. . .	30	6	629	183	120	80 fl.	Mies.
1	. . .	48	6	149	93	120	. . .	Mirowitz (seit Juni).
1	. . .	48	12	265	131	120	LH	Mittellangenau.
1	. . .	. . .	6	462	301	250	Lu.130fl.	Moldauthein.
1	. . .	. . .	6	591	153	120	70 fl.	Morchenstern.
1	. . .	48	6	242	123	120	. . .	Mscheno.
1	. . .	42	8	1.001	783	. . .	. . .	Münchengrätz.
1	. . .	60	6	1.528	838	. . .	. . .	Nachod.
1	. . .	. . .	6	404	141	120	. . .	Nechanitz.
1	. . .	. . .	8	330	224	120	50 fl.	Nepomuk.
1	. . .	. . .	7	367	522	. . .	LH	Netolitz.
1	. . .	60	6	460	532	. . .	LH	Neubistritz.
2	. . .	29	6	2.077	2.695	. . .	. . .	Neubydžow.
1	. . .	. . .	6	510	523	. . .	LH	Neudek.
1	. . .	32	6	654	178	200	. . .	Neuern.
								in.
								r Mettau.
								December).
1	. . .	. . .	6	756	592	. . .	Ln.50 fl.	Nixdorf.
1	. . .	. . .	6	482	185	120	50 fl.	Oberleutensdorf.
1	. . .	. . .	6	401	153	120	. . .	Oberplan.

Nachrichten über industrie, handel und verkehr aus dem ...
Austria. Handels-Ministerium. Statistisches Dept
Digitized by Google

382 Au71
7-8

Columbia University
in the City of New York
Library



Digitized by Google

Nachrichten

über

Industrie, Handel und Verkehr

aus dem

Statistischen Departement

im

K. K. Handels-Ministerium.

VII. Band.

Wien, 1875.
Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

In Commission bei Ferd. Meyer.
Tuchlauben Nr. 26.

Digitized by Google

Digitized by Google

Mittheilungen

der

k. und k. österreichisch-ungarischen

Consulats-Behörden.

Zusammengestellt

vom

Statistischen Departement

im

K. K. Handels-Ministerium.

III. Jahrgang.

Wien, 1875.
Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

Digitized by Google

Digitized by Google

Sachregister.

Bestand der k. und k. Consularämter.

Seite

Uebersicht der k. und k. österreichisch-ungarischen Consularämter in sämmtlichen fremden Staaten . . . 1

Namensverzeichniss der leitenden k. und k. österreichisch-ungarischen Consular-Functionäre in sämmtlichen fremden Staaten . . . 161

Personalnachrichten . . . 32, 64, 96, 128, 160, 192, 224, 256, 288, 320, 352, 384

Belgien.

Antwerpen. Verkehr österreichisch-ungarischer Handelsfahrzeuge im Jahre 1874 . . . 176

Brasilien.

Bahia. Schifffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1873:

Antheil der österreichisch-ungarischen Flagge am Hafenverkehr . . . 31
Lage der Colonien Muniz, Theodoro, Carolina und Leona . . . 32
Neue Dampferlinie . . . 32
Productenausfuhr und deren Richtung . . . 32
Schiffsankünfte . . . 31

Rio de Janeiro. Schifffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1873:

Antheil der österreichisch-ungarischen Flagge am Hafenverkehr . . . 93
Ausfuhr von Zucker, Häuten, Baumwolle und edlen Metallen . . . 94
Kaffee-Export . . . 93
Küstenschifffahrt . . . 93
Schiffsabfahrten . . . 93
Schiffsankünfte . . . 92
Schiffsfrachten . . . 94
Wechseltransactionen auf Europa . . . 95
Werth der gesammten Ein- und Ausfuhr Brasiliens . . . 95
Zolleinnahmen . . . 95
Zufuhr und Preise von Mehl . . . 94
Zufuhr von Kohlen . . . 94
Zufuhr von steiermärkischem Stahl . . . 94

445732

Digitized by Google

Seite

China.

Hongkong. Schifffahrtsbewegung im Jahre 1873:
Schiffsbewegung im auswärtigen Verkehr . . . 61
Verkehr chinesischer Passagiere . . . 62
Verkehr österreichisch-ungarischer Schiffe . . . 63
Wachsthum des Schifffahrtsverkehrs . . . 63

Deutsches Reich.

Bremen.

Bremen. Handel und Schifffahrt im Jahre 1874:
Allgemeine Handelslage . . . 257
Auswanderung . . . 263
Ein- und Ausfuhr nach Waarengruppen . . . 258
Gesetzgebung . . . 265
Hafenbewegung . . . 262
Hauptartikel der Ein- und Ausfuhr . . . 259
Menge und Werth der Ein- und Ausfuhr . . . 257
Neue Eisenbahnlinien . . . 263
Seeversicherungswesen . . . 264
Thätigkeit des Norddeutschen Lloyd . . . 263
Umsatz der Bremer Bank . . . 264
Waarenausfuhr nach Oesterreich-Ungarn . . . 260
Waareneinfuhr aus Oesterreich-Ungarn . . . 259
Werth der Ein- und Ausfuhr nach Ländern . . . 258

Hamburg.

Hamburg. Wirthschaftliche Lage im Jahre 1874:
Allgemeine Geschäftslage . . . 166
Auswanderung . . . 167, 168
Bankwesen . . . 173
Baumwollhandel . . . 168
Bevölkerung . . . 176
Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Kosmos“ . . . 167
Deutsche Transatlantische Dampfschifffahrts-Gesellschaft . . . 167
Einkommensteuer . . . 176
Eisenbahnwesen . . . 174
Gaswerke . . . 175
Getreideexport . . . 171
Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft . . . 167
Handel in Häuten . . . 171
Kaffeemarkt . . . 168
Münzwesen . . . 175
Oeffentliche Bauten . . . 175
Petroleumhandel . . . 171
Reishandel . . . 172
See-Assecuranzen . . . 172
Seewarte . . . 175
Stand der Rhederei . . . 167
Steinkohlenhandel . . . 172

Digitized by Google

Seite

Tabakhandel 169
Zinkgeschäft 172
Zuckermarkt 169

Preussen.

Danzig. Handel und Schifffahrt im Jahre 1873:
Bernsteinhandel 19
Eisenpreise 19
Ergebnisse des Getreidehandels 17
Gesammtwerth der Waarenbewegung 17
Geschäftsverkehr in Häringen 18
Getreidebestände 18
Ladungsgüter der Seeschiffe 17
Lage des Holzmarktes 18
Petroleumhandel 18
Schifffahrtsbewegung auf der Weichsel 16
Steinkohlenhandel 18
Verkehr in Colonialwaaren 19
Verkehr von Seeschiffen 16
Zu- und Abfuhr von Holz 18

Kiel. Schifffahrts- und Handelsbewegung im Jahre 1874:
Actien-Braugesellschaft 292
Bauthätigkeit 293
Buttermarkt 291
Eisenbahnwesen 293
Ernteertrag 290
Geldgeschäfte der Banken 292
Getreidemarkt 289
Hafenbewegung 289
Ländliche Hypotheken 293
Norddeutsche Schiffbau-Actiengesellschaft 291
Stand der Rhederei 289
Verkehr in Speculationspapieren 292
Waaren-Ein- und Ausfuhr zur See 290
Zinsfuss 292

Köln. Wirthschaftliche Verhältnisse von Rheinland-Westphalen im Jahre 1873:
Allgemeine Lage 97
Betriebsergebnisse der einzelnen Dampfschifffahrts- und Eisenbahn-Gesellschaften . . . 102
Crefelder Seidenindustrie 101
Eisenpreise 98
Ergebnisse verschiedener Industriezweige 101
Fabrikation von Guss- und Puddelstahl 99
Förderung von Eisenerzen 98
Gewinnung verschiedener Bergwerksproducte 98
Hafenverkehr 102
Herstellung verschiedener Metalle 100
Kohlenförderung 97, 98
Kohlentransport auf dem Rhein und mittels Eisenbahn 98
Leinenindustrie 101
Maschinenbau 99

Digitized by Google

Seite
Production der einzelnen Eisenwerke . . . 99, 100
Salzgewinnung . . . 98
Spinnereien und Webereien . . . 101
Tuchfabriken . . . 101
Zink- und Blei-Industrie . . . 100

Sachsen.

Leipzig. Messverkehr im Jahre 1875:
Michaelismesse . . . 353
Neujahrsmesse . . . 33
Ostermesse . . . 193

— Verhältnisse des Handels und der Industrie im Königreiche Sachsen während des Jahres 1873:
Allgemeine wirthschaftliche Lage . . . 65
Ausfuhr sächsischer Industrieerzeugnisse nach den Vereinigten Staaten von Amerika . . . 79
Betriebsergebnisse der Leipzig-Dresdener Eisenbahn . . . 78
Bierbrauerei . . . 73
Discontoverhältnisse . . . 66
Einfuhr französischer Kammgarne . . . 71
Einfuhr von böhmischen und schlesischen Steinkohlen mittels Eisenbahn . . . 77
Eingang von Baumwollgarn bei dem Hauptzollamte Leipzig . . . 70
Eisenbahnnetz . . . 77
Elbeschifffahrt . . . 78
Elbeschifffahrts-Gesellschaften . . . 78
Elster-Saale-Canal . . . 79
Ergebnisse der sächsischen Baumwollindustrie . . . 68
Ergebnisse der Tuchmanufactur . . . 70
Erträgnisse der Reichs-Wechselstempelsteuer . . . 66
Finanzielle Gebarung der Staatsbahnen . . . 77
Förderung von Steinkohlen und Verkehr damit . . . 76
Geschäft in rohen Häuten und Fellen . . . 74
Geschäfte der Wollspinnerei . . . 71
Geschäftsgebarung der hauptsächlichsten Banken und Creditinstitute . . . 66
Handel in Colonialwaaren . . . 75
Kohlentransport auf den Staatsbahnen . . . 77
Lage der Baumwollspinnerei . . . 68
Lage der Leinenindustrie . . . 71
Leipziger Börsennotirung der vorzüglichsten Banken und Creditinstitute . . . 67
Leipziger Grosshandel in Uhren . . . 75
Maschinenbau und Werkzeugfabrikation . . . 74
Messverkehr in Leipzig . . . 79
Papierindustrie . . . 73
Personenverkehr auf sämmtlichen Eisenbahnen . . . 77
Postverkehr . . . 78
Productenhandel . . . 75
Rauhwaarenhandel in Leipzig . . . 74
Spiritusgeschäft . . . 76
Tabakbau . . . 74
Tabak- und Cigarrenfabrikation . . . 73
Umsatz Leipzigs in englischen Baumwoll- und Schafwollgarnen . . . 69

Digitized by Google

Seite
Umsatz von Producten auf dem Leipziger Markte 76
Verhältnisse des Leipziger Zwischenhandels mit englischen Schafwoll- und Baumwollgarnen 68
Versammlung der Leinen-Industriellen der Oberlausitz 72

Württemberg.

Stuttgart. Landwirthschaftliche und gewerbliche Verhältnisse des Königreichs Württemberg im Jahre 1874:
Arbeiterverhältnisse 104
Cerealienpreise 103
Ergebnisse des Obstbaues 103, 105
Ernteerträgniss an Kornfrüchten 102
Gesammtergebniss des Bodenbaues 104
Hopfenpreise 103
Lage des Handels und der Gewerbe 105
Viehzucht 103
Weinernte 103

Frankreich (sammt Colonien).

Cette. Handelsverhältnisse im Jahre 1874:
Ausfuhr von chemischen Producten 268
Ausfuhr von Wein, Branntwein und Essig 266
Einfuhr von Fassdauben 269
Getreide-Import 269
Hauptgegenstände der Einfuhr 268
Productionsverhältnisse von Wein und Branntwein 265
Salzausfuhr 267
Salzproduction 267
Steinkohlenausfuhr 267
Transit von Eisenstangen und Eisenbahnschienen 267

Marseille. Schifffahrts- und Handelsbewegung im Jahre 1874:
Allgemeine Lage der Industrie 300
Allgemeine Ergebnisse der Schifffahrts- und Handelsbewegung . . . 293
Blatternepidemie 300
Cerealieneinfuhr 298
Dampferflotte von Marseille 295
Einfuhr von Bauholz aus Oesterreich-Ungarn 299
Einfuhr von Fassdauben 299
Einnahmen des Zollamtes 298
Frachtengeschäft 299
Gesammtbesitz der Rheder an Segelschiffen 295
Getreideeinfuhr 298
Hafenbewegung 294
Hebung des Schiffbaues 295
Holzhandel 299
Schifffahrt unter österreichisch-ungarischer Flagge und Rückgang derselben 295, 296
Schiffsbauten 295
Spiritusgeschäft 299
Transactionen in Oelsämereien 298

Digitized by Google

Seite

Waarenausfuhr 297
Waareneinfuhr 296
Weinernte 299

Saigon. Handels- und Schifffahrtsverkehr im Jahre 1874:
Allgemeine Handelslage 350
Ausfuhr von Fischen 351
Ausfuhr von Pfeffer 351
Ausfuhr von Reis 350
Concession für eine Eisenbahn nach Cholon 350
Einfuhr englischer Manufacturwaaren 351
Einfuhr von geistigen Getränken 351
Export von Baumwolle 351
Gesammtwerth des Exports in Seide 351
Handel von Tonkin 350
Import- und Exportgegenstände 351
Kohlenimport 351
Pachterträgniss von Opium und Spirituosen 352
Schifffahrtsbewegung 352

Grossbritannien und Irland (sammt Colonien).

Akyab. Schifffahrt und Handel im Jahre 1873:
Allgemeine Lage des Reismarktes 29
Bewegung des Einfuhrhandels 30
Menge und Werth der Reisausfuhr und Antheil der einzelnen Flaggen an derselben . . 30
Seeunfälle 31
Stand der Schiffsfrachten 31
Verhältnisse des Ackerbaues 31

— Handelsverkehr im Jahre 1874:
Arbeitslöhne 384
Ertrag der Reisernte 384
Lage des Reishandels 383
Leuchtthurmbau 384
Reisexport und Antheil der einzelnen Flaggen an demselben 383
Reismarkt 383
Reisverschiffung nach Calcutta 384

Bassein. Handels- und Schifffahrtsverkehr im Jahre 1874:
Bewegung des Reismarktes 189
Einfuhr von Steinkohlen 191
Postverbindungen 191
Reisexport und Antheil der einzelnen Flaggen an demselben 189
Salzimport 190
Telegraphenlinie nach Europa 191
Waaren-Ein- und Ausfuhr 191

Calcutta. Handels- und Schifffahrtsverhältnisse im Jahre 1874:
Allgemeine Lage der Seeschifffahrt 285
Bergbau 287
Errichtung von Baumwollspinnereien 286
Finanzielle Lage Indiens 287
Handel Ostindiens 286

Digitized by Google

Seite

Indigobau 287
Jute-Industrie 286
Künstliche Bewässerung des Landes 286
Neue Bahnlinien 285
Theecultur 287
Verbesserung der Einrichtungen zur Löschung der Schiffe 285

Cardiff. Handels- und Schifffahrtsverkehr im Jahre 1873:
Abnahme des Kohlenexports unter österreichisch-ungarischer Flagge 43
Ausdehnung der Schieferlager von Nordwales 51
Baulichkeiten und Einrichtungen für die Waaren-Ein- und Ausfuhr 39
Bergwerksbezirk von Dawlais und seine Geschichte 38
Einfuhr von Kupfer aus Chili 51
Eisenausfuhr aus den Häfen von Südwales 49
Eisengeschäft 36
Eisenpreise 49
Eisenwerke von Tredega und Cyfarthfa 39
Ergebnisse der österreichisch-ungarischen Schifffahrt 42, 44
Frachtpreise der österreichisch-ungarischen Schiffe für Steinkohlen 44
Gedeihen der Rhederei 41
Geschäft in Weissblech 50
Hafenbewegung 41
Kohlenausfuhr aus Cardiff 46
Kohlenpreise 48
Kupferausfuhr aus Cardiff 51
Kupfergeschäft 50
Menge und Werth der vorzüglichsten Einfuhrgegenstände 45
Resultate der Landwirthschaft 52
Steinkohlenhandel 35
Strike der Eisenarbeiter 37
Unfälle in den Bergwerken 52
Verschiffung von Kohlen in den Haupthäfen Grossbritanniens 47
Verschiffung von Kohlen in den Häfen von Südwales 47, 48
Zunahme der Bevölkerung von Cardiff 41

Edinburg und Leith. Handels- und Schifffahrtsverkehr im Jahre 1874:
Allgemeine Handelslage 198
Ausfuhr von Häringen 207
Beobachtungen bei der Häringfischerei 205
Cerealien- und Mehl-Bestände 202
Cerealien- und Mehl-Einfuhr 202
Eisenausfuhr 203, 209
Eisenindustrie in Schottland 203
Entscheidungen der Regierung in Betreff der Seefischerei 206
Ernteergebnisse 201
Ertrag der Häringfischerei 205
Gebarung der Banken 199
Getreidemarkt 200
Hafenbewegung 209
Handel mit Sämereien 204
Kohlenexport 209
Lage der Landwirthschaft und der Viehzucht 202

Seite

Steinkohlenhandel . . . 203
Waareneinfuhr . . . 207
Wollhandel . . . 204

Falmouth. Schifffahrt und Handel im Jahre 1873:
Arbeitslöhne . . . 80
Hafenverkehr . . . 80
Lage der Montanindustrie in der Grafschaft Cornwallis . . . 80
Pilscherfischerei . . . 81

Gibraltar. Schifffahrtsverkehr im Jahre 1873:
Schiffsverkehr unter fremder Flagge . . . 19
Schiffsverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge . . . 19

London. Verkehr österreichisch-ungarischer Handelsfahrzeuge in den Häfen von Grossbritannien im Jahre 1874 . . . 105

— Volkswirthschaftliche Lage von Grossbritannien im Jahre 1874:
Abänderungen im Zolltarife . . . 225
Abnahme des Handelverkehrs . . . 225
Ausfuhr britischer und irischer Waaren . . . 241
Ausfuhr von fremden und Colonialwaaren . . . 240
Baumwollmarkt . . . 229
Branntweinhandel . . . 228
Colonialwaarenhandel . . . 227
Ein- und Ausfuhr, Verbrauch und Vorrath von Baumwolle . . . 229
Ein- und Ausfuhr, Verbrauch und Vorrath von Indigo . . . 232
Ein- und Ausfuhr von Gold und Silber . . . 226
Eisenbahnunfälle . . . 235
Eisenhandel . . . 231
Eisenindustrie in Schottland . . . 233
Geldmarkt . . . 235
Getreidedurchschnittspreise . . . 226
Getreide-Einfuhr . . . 227
Getreidevorräthe . . . 227
Gewerbliche Verhältnisse . . . 233
Handel mit Seide . . . 232
Industrie in Wolle und Baumwolle . . . 233
Internationale Ausstellungen . . . 236
Kohlenhandel . . . 232
Landwirthschaftliche Verhältnisse . . . 234
Leder- und Häutemarkt . . . 232
Massregeln zur Verhütung von Seeunfällen . . . 235
Schafwollmarkt . . . 230
Schifffahrtsverkehr nach Flaggen . . . 235
Thee-Einfuhr . . . 227
Theemarkt . . . 227
Viehstand von Australien . . . 234
Waareneinfuhr . . . 236
Weinhandel . . . 228
Zucker- und Kaffeemarkt . . . 228

Montreal. Wirthschaftliche Lage von Canada im Jahre 1874:
Allgemeine Geschäftslage . . . 348
Cabotagefahrt unter fremder Flagge . . . 349

Digitized by Google

Seite

Einwanderung 349
„Grand Trunk“-Eisenbahngesellschaft 349
Thätigkeit der Handelskammer 349
Weltausstellung in Philadelphia 349
Werth der Gesammteinfuhr 348

Rangoon. Handel und Schifffahrt im Jahre 1873:
Antheil der einzelnen Flaggen am Ausfuhrhandel 127
Ausdehnung der telegraphischen Verbindung 128
Ausfuhr von Reis 124
Bewegung des Reismarkts 125
Einfuhr von Salz und dessen Preise 126
Export von Baumwolle und Preise derselben 125
Export von Cutch und Preise dieses Artikels 126
Export von Teak-Bauholz 126
Kohlenzufuhr 126
Schiffsfrachten 128
Verkehr in Manufacturwaaren 127

— Handel und Schifffahrt im Jahre 1874:
Allgemeine Handelslage 363
Ausfuhr von Baumwolle zur See 364
Ausfuhr von Cutch 364
Baumwollmarkt 364
Hafenbewegung nach Flaggen 366
Handel mit Teak-Bauholz 365
Kohleneinfuhr 365
Landwirthschaftliche Lage 363
Manufacturwaarengeschäft 365
Marktverhältnisse für Cutch 365
Mängel in der Construction österreichisch-ungarischer Handelsschiffe 366
Menge und Richtung des Reisexports 363
Reismarkt 363
Salzhandel 365
Schiffsfrachten 366

Niederlande.

Amsterdam. Handel und Schifffahrt im Jahre 1874:
Allgemeine Handelslage 212
Antheil der österreichisch-ungarischen Flagge am Schifffahrtsverkehr 218
Bevölkerung 213
Erfolge der Fabriks- und Handwerks-Industrie 212
Getreidemarkt 217
Kaffeemarkt 216
Missstände bei dem Hafenverkehr 217
Oeffentliche Bauten 214
Reform des Sanitätsdienstes 213
Schiffahrtsbewegung nach Flaggen 218
Tabakmarkt 217
Waarenausfuhr 215
Waareneinfuhr 214

Digitized by Google

Seite

Osmanisches Reich.

Aegypten.

Alexandrien. Schifffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1873:
Baumwollexport . . . 188
Getreideausfuhr aus Aegypten . . . 187
Hafenbauten . . . 187
Hafenbewegung . . . 186
Schifffahrtsbewegung unter österreichisch-ungarischer Flagge . . . 187
Zuckerausfuhr . . . 188
Zuckerproduction . . . 188
Suez. Schifffahrts- und Handelsverhältnisse im Jahre 1874:
Ausfuhrzoll . . . 316
Erträgniss und Bemessung der Canalgebühr . . . 316, 317
Exportartikel der Küstenländer des Rothen Meeres . . . 315
Frachtgebühren nach und von den Küstenorten . . . 316
Gebühren für die Benützung des Trockendocks . . . 316
Geldwährung . . . 316
Gesammtausgaben für den Canalbau und dessen Instandhaltung . . . 318
Gesammteinnahmen der Canalverwaltung . . . 318
Hafenbauten . . . 316
Handel in den Küstenländern des Rothen Meeres . . . 318
Maasse und Gewichte . . . 316
Post- und Telegraphenverbindungen . . . 316
Schiffsverkehr im Suezcanal . . . 317, 318
Verkehr der verschiedenen Schifffahrtsgesellschaften . . . 315
Waarenbedarf der Küstenländer des Rothen Meeres . . . 315
Werth der Ein- und Ausfuhr von und nach den afrikanisch-arabischen Küstenländern . 315
Werth der Güterbewegung im Canal . . . 318
Wichtigkeit von Suez für Schifffahrt und Handel . . . 315

Bosnien und Herzegowina.

Mostar. Handelsverkehr der Herzegowina im Jahre 1874:
Allgemeine Lage . . . 123
Waarenausfuhr . . . 124
Waareneinfuhr . . . 123
Serajevo. Wirthschaftliche Lage von Bosnien, mit besonderer Rücksicht auf das Jahr 1873:
Agriculturverhältnisse . . . 221
Allgemeine wirthschaftliche Lage . . . 219
Ausnützung der natürlichen Hilfsquellen des Landes . . . 219
Communicationswesen . . . 219
Forstcultur . . . 220
Hauptartikel der Ein- und Ausfuhr . . . 221
Industrieerzeugnisse . . . 220
Münzcourse . . . 224
Obstbaumzucht . . . 221
Production der Eisenhüttenwerke . . . 219
Viehzucht . . . 220
Waarenausfuhr nach Oesterreich-Ungarn . . . 223
Waareneinfuhr aus Oesterreich-Ungarn . . . 222
Waarendurchfuhr . . . 223

Digitized by Google

Seite

Bulgarien.

Rustschuk. Handelsverhältnisse des Donau-Vilajet im Jahre 1874:
Abnahme der Getreideausfuhr auf Segelschiffen . . . 362
Allgemeine Handelslage . . . 361, 362
Bedeutung Rustschuk's für die österreichisch-ungarische Handelswelt . . . 362
Einfuhrartikel aus Oesterreich-Ungarn . . . 360
Errichtung von Entrepôts . . . 362
Handel mit Cocons und Seidenraupeneiern . . . 358
Lage des Getreidehandels . . . 358
Landwirthschaftliche Verhältnisse . . . 359
Petition wegen Umwandlung Rustschuk's in einen Freihafen . . . 362
Verminderung der Ausfuhr . . . 360
Waarenverkehr von Silistria . . . 361
Werth des Waarenverkehrs von Rustschuk . . . 359
Werth des Waarenverkehrs von Sistow . . . 360
Werth und Menge des durch die österreichischen Donau-Dampfschiffe vermittelten Waarenverkehrs . . . 361
Zunahme des Imports . . . 360

Sulina. Schifffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1873:
Bauart der Schiffe . . . 57
Bodencultur . . . 60
Erhöhung in der Tragfähigkeit der Fahrzeuge . . . 53
Fischfang . . . 60
Menge der nach der Donau eingeführten Steinkohlen . . . 60
Menge und Werth der Waarenausfuhr nach der Donau . . . 58
Provenienz der in Sulina verladenen Cerealien . . . 59
Schifffahrtsbewegung . . . 54
Schifffahrt unter österreichisch-ungarischer Flagge . . . 56
Seeunfälle . . . 57
Verhältniss zwischen der Segel- und Dampfschifffahrt . . . 53, 60
Waarenverladung in den einzelnen Donauhäfen . . . 58

Widdin. Handelsbewegung im Jahre 1873:
Ergebnisse des Rohproductenhandels . . . 24
Manufacturwaarenhandel . . . 24
Waarenausfuhr nach den oberen Donaugegenden . . . 23
Waarenausfuhr nach den unteren Donaugegenden . . . 23
Waarenimport über Galatz und Ibraila . . . 22
Waareneinfuhr aus Oesterreich-Ungarn . . . 22
— Handelsbewegung im Jahre 1874:
Allgemeine Handelsbewegung . . . 305
Ausfuhrgeschäft in Rohproducten . . . 305
Waarenausfuhr nach den unteren Donaugegenden . . . 304
Waareneinfuhr aus Oesterreich-Ungarn . . . 303
Waareneinfuhr nach den oberen Donaugegenden . . . 304
Waarenimport über Galatz und Ibraila . . . 303

Kleinasien.

Rhodus. Handelsverkehr im Jahre 1874:
Allgemeine Handelslage . . . 183
Platzpreise . . . 184

Digitized by Google

Seite

Waarenausfuhr aus:
Antifilo 185
Budrum 185
Calimnos 185
Castelrosso 185
Finica 185
Halki 185
Ikingi und Giuges 185
Kalamaki und Cacava 185
Leros 185
Macri 185
Marmarizza 185
Nicaria 185
Nizzero 185
Patmos 185
Rhodus 184
Simi 185
Stampalia 185
Tazza und Betza 185
Tilos 185
Waareneinfuhr 184
Smyrna. Wirthschaftliche Zustände im Jahre 1874:
Allgemeiner Charakter des Geschäftsjahres 132
Antheil der einzelnen Länder am Güterverkehr 138, 142
Antheil Oesterreich-Ungarns an der Ausfuhr 141
Antheil Oesterreich-Ungarns an der Einfuhr 139
Bankwesen 137
Barkensteuer 134
Eisenbahnen 134
Frachten 138
Gegenstände der Ausfuhr 141
Gegenstände der Einfuhr 139
Grundsteuer 133
Lage des österreichisch-ungarischen Lloyd gegenüber der fremden Concurrenz 135
Landstrassen 134
Mögliche Ausdehnung des österreichisch-ungarischen Exports in:
Butter und Käse 144
Droguen, chemische Präparate und Medicamente 144
Flaschenbier 144
Glaswaaren 143
Gold- und Silberdrahtgespinnste 144
Kurzwaaren 144
Metallwaaren 143
Modestoffe 143
Porzellanwaaren 143
Schiffsprovisionen 144
Stearinkerzen 145
Spiegel 143
Tauwerk 145
Tuche 143
Weingeist 145

Digitized by Google

Seite

Wiener Schuhwaaren . . . 144
Zucker . . . 145
Quaibauten . . . 132
Quarantaine-Anstalten . . . 133
Schifffahrtsbewegung . . . 136
Schutzmittel gegen die Versandung des Golfes . . . 131
Staatstelegraph . . . 135
Verkehr der in Smyrna bestehenden Postanstalten . . . 135
Versicherungsgesellschaften . . . 138

Trapezunt. Wirthschaftliche Verhältnisse:
Allgemeine Verhältnisse und Mittel zur Förderung des Handelsverkehrs . . . 177, 183
Bank- und Seeversicherungswesen . . . 181
Bodencultur . . . 179
Einfuhr von Baumwollmanufacturen . . . 182
Erwerbszweige der türkischen Bevölkerung . . . 178
Export nach Persien . . . 182
Export von Grepe-Federn . . . 179
Holzexport . . . 180
Lebensmittelpreise . . . 180
Mineralreichthum . . . 177
Postverbindungen . . . 182
Preise der vorzüglichsten Export- und Importgegenstände . . . 181
Telegraphenverbindung mit Ponti . . . 181
Transithandel mit Persien . . . 182
Zustand der Rhede . . . 181

Mytilene. Handels- und Schifffahrtsverkehr im Jahre 1874:
Allgemeine Geschäftslage . . . 254
Hafenbewegung . . . 255
Verkehr von Dampfern . . . 255
Waarenausfuhr . . . 254
Waareneinfuhr . . . 255

Romanien.

Galatz. Schifffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1873:
Absatz von Stearinkerzen und Seifen . . . 114
Antheil der englischen Dampfschifffahrtsgesellschaften am Seeverkehr . . . 111
Antheil der griechischen und türkischen Segelschiffe am Schiffsverkehr . . . 110
Antheil der österreichischen Dampfer an der Donau-Schifffahrt . . . 107, 112
Einfuhr von Bauholz . . . 119
Exportgeschäft . . . 118
Getreidepreise . . . 119
Getreideverschiffung mittels der Lloyddampfer . . . 118
Getreideverschiffung unter fremden Flaggen . . . 118
Gütereinfuhr aus Oesterreich-Ungarn . . . 114
Güterexport unter fremden Flaggen . . . 117
Gütereinfuhr unter österreichisch-ungarischer Flagge . . . 113, 115
Import unter fremden Flaggen . . . 113, 115
Localverkehr mit Ibraila, Tultscha und Ismail . . . 123
Münzwesen . . . 120

Digitized by Google

Seite
Personen- und Güterverkehr auf der Eisenbahn . . . 122
Rückgang bezüglich der Segelschifffahrt . . . 110
Schifffahrtsbewegung auf der Donau . . . 112
Schifffahrtsbewegung im Allgemeinen . . . 108
Schiffsfrachten . . . 111
Schiffsverkehr unter fremden Flaggen . . . 107, 116
Schiffsverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge . . . 106, 116
Transithandel . . . 120
Waarenausfuhr mittels der Donaudampfer . . . 117
Waarenausfuhr mittels der Lloyddampfer . . . 117
Waarenausfuhr mittels österreichisch-ungarischer Segelschiffe . . . 116
Waaren- und Personenverkehr mittels der Lloyddampfer . . . 110
Waarenverkehr auf dem Pruth . . . 121
Wechselcourse . . . 120
Werth der Ausfuhr . . . 118

— Schifffahrts- und Handelsbewegung im Jahre 1874:
Abnahme der Segelschifffahrt . . . 330
Allgemeine Handelslage . . . 343
Antheil der Eisenbahn am Import . . . 346
Ausfuhr von Hornvieh . . . 343
Bankwesen . . . 343
Betheiligung der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft an der Pruth-Schifffahrt . . . 346
Biereinfuhr aus Oesterreich . . . 338
Biererzeugung . . . 343
Durchfuhrhandel . . . 345
Einfuhr von Kerzen und Seifen . . . 337
Einfuhr von musikalischen Instrumenten . . . 338
Eisenbahnwesen . . . 346
Eisen- und Stahlwaarenhandel . . . 337
Export unter österreichisch-ungarischer Flagge . . . 338
Glaswaarenhandel . . . 337
Gesammtwerth der ausgeführten Cerealien . . . 341
Gesammtwerth der unter österreichisch-ungarischer Flagge importirten Güter . . . 333
Gesammtwerth des Exports . . . 340
Getreideausfuhr . . . 341
Hafenbewegung . . . 328, 330, 332
Handelsbewegung von Berlad . . . 347
Hauptexportartikel der fremden Flaggen . . . 339
Hauptgegenstände der Ausfuhr . . . 343
Hauptgegenstände der Ausfuhr mittels der Donaudampfer . . . 339
Hauptgegenstände der Ausfuhr mittels der österreichisch-ungarischen Lloyddampfer . . . 339
Hauptimportgegenstände der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft . . . 336
Hauptimportgegenstände der österreichisch-ungarischen Lloyddampfer zur See . . . 336
Import von Fischen und Caviar . . . 338
Lage des Zwischenhandels . . . 338
Marktverhältnisse . . . 335
Manufacturwaarenhandel . . . 336
Möbelhandel . . . 337
Papierhandel . . . 338
Parfümeriewaarenhandel . . . 338

Digitized by Google

Seite
Preise der Cerealien 342
Schifffahrtsbewegung nach Flaggen 329, 331
Schiffsfrachten 332
Seeschifffahrtsbewegung unter österreichisch-ungarischer Flagge 328
Thätigkeit der Pruth-Commission 345
Transportwesen 331, 347
Verkehr auf dem Pruth 346
Verkehr der Localdampfer 329, 344
Verkehrsergebnisse der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft . . . 329, 331, 344
Verkehr der österreichisch-ungarischen Lloyddampfer 329
Waareneinfuhr auf der Donau 333
Waarenexport mittels Eisenbahn 347
Wechselcourse 344
Wein- und Bierexport 342
Werth des Imports unter österreichisch-ungarischer Flagge 334
Werth und Menge des Imports unter fremden Flaggen 334, 335
Wirkung der allgemeinen Krisis 335, 343
Wirthschaftliche Verhältnisse von Berlad 347
Zündwaarenhandel 337

Braila. Schifffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1873:
Ausfuhrverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge mittels:
Lloyddampfern 147
Schiffen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft 147
Segelschiffen 147
Auslauf fremder Schiffe 147
Einfuhrverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge mittels:
Lloyddampfern 146
Schiffen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft 145
Segelschiffen 146
Frachten 148
Gesammtwerth der Waarenausfuhr 148
Gesammtwerth der Waareneinfuhr 147
Schiffsankünfte unter fremden Flaggen 146
Thätigkeit der „Banca Brailei“ 147

Jassy. Wirthschaftliche Verhältnisse der Moldau im Jahre 1874:
Absatzverhältnisse für Industrieerzeugnisse aus Oesterreich 312
Bankwesen 313
Bewegung der Bevölkerung 314
Export von Fellen 307
Folgen der Handelskrisis 314
Folgen des Licenzsteuergesetzes 306
Geldmarkt 314
Getreidehandel 306
Grosshandlungsfirmen für Manufacturwaaren 314
Haupteinfuhrartikel aus Oesterreich-Ungarn 311
Markt-Usancen 314
Versicherungswesen 313
Viehexport nach Oesterreich-Ungarn mittels Bahn 309
Waarenausfuhr 307
Waareneinfuhr 309

Digitized by Google

Seite

Wollproduction . . . 307
Zuckereinfuhr aus Oesterreich-Ungarn . . . 311

Plojest. Handelsverhältnisse im Jahre 1874:
Einfuhr von Handelsartikeln aus Oesterreich-Ungarn . . . 256
Getreideausfuhr nach Oesterreich-Ungarn . . . 256
Pferdeeinfuhr aus Ungarn und Siebenbürgen . . . 256
Production von Erdöl . . . 256
Viehexport nach Oesterreich-Ungarn . . . 256

Syrien.

Beirut. Handels- und Schifffahrtsbewegung im Jahre 1873:
Abnahme der Einfuhr österreichischer Tuche . . . 28
Antheil der einzelnen Länder am Ausfuhrhandel . . . 26
Antheil der einzelnen Länder am Einfuhrhandel . . . 25
Ausfuhr von Bodenproducten aus Lattakia und Tripoli . . . 27
Bank- und Creditverhältnisse Syriens . . . 29
Erscheinen österreichisch-ungarischer Handelsreisenden . . . 29
Erträgnisse des Bodenbaues und der Seidenzucht . . . 24
Gesammtwerth der Ein- und Ausfuhr . . . 25
Hemmnisse für die Entwicklung der Bodencultur in Syrien . . . 27
Möglichkeit der Ausdehnung des österreichisch-ungarischen Waarenaustausches mit Syrien . . . 29
Preise der wichtigsten Consumtionsartikel . . . 29
Schwierigkeiten bei der Einfuhr österreichischer Glaswaaren . . . 28
Verkehr von Handelsschiffen . . . 25
Vernachlässigung der Strassen- und Brückenbauten . . . 28
Waarenbewegung in den Hauptgegenständen der Einfuhr . . . 26
Waarenbewegung in den Hauptausfuhrartikeln . . . 27
Wechselcourse . . . 29

Russland.

Nicolajeff. Handelsverkehr im Jahre 1874:
Durchschnittspreise von Getreide und Leinsaat . . . 243
Export von Cerealien und Leinsaat unter österreichisch-ungarischer Flagge . . . 243
Export von Getreide- und Oelsaaten . . . 242

Odessa. Schifffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1874:
Allgemeine Geschäftslage . . . 279
Antheil der österreichisch-ungarischen Flagge an der Seeschifffahrtsbewegung . . . 271
Ausfuhr von Talg . . . 274
Bedeutung Sebastopols als Handelsplatz . . . 272
Cerealienexport . . . 273
Einfluss der Eisenbahnen auf die Handelsbewegung . . . 276
Einfuhr von Colonialwaaren . . . 277
Einfuhr von Drechsler- und Tischlerwaaren . . . 278
Einfuhr von Leinen-, Baumwoll- und Wollenwaaren . . . 278
Einfuhr von Metallen . . . 277
Einfuhr von Mode-, Galanterie- und Kurzwaaren . . . 278
Einfuhr von Seidenfabrikaten . . . 278

Digitized by Google

Seite
Einfuhr von Zündhölzchen 278
Geldmarkt 279
Gesammtwerth der Ein- und Ausfuhr 272
Hafenbewegung 270
Import von Lederfabrikaten 278
Import von Rohstoffen und Halbfabrikaten 277
Lage des südrussischen Getreidehandels 271
Menge und Werth der Einfuhrgegenstände 275
Menge und Werth der exportirten Artikel 274
Neue Eisenbahnlinien 272
Oekonomische Lage 273
Production und Ausfuhr von Spiritus 276
Schifffahrtsbewegung nach Flaggen 270
Tabakcultur 277
Viehhandel Russlands 275
Wollgeschäft 274

Reval. Handels- und Schifffahrtsverkehr im Jahre 1874:
Gesammteinnahme an Zöllen 129
Gesammtwerth der Waaren-Ein- und Ausfuhr 129
Hauptgegenstände der Ausfuhr 131
Hauptgegenstände der Durchfuhr 130
Hauptgegenstände der Einfuhr 129
Schiffsbewegung 129

St. Petersburg. Handels- und Schifffahrtsverkehr im Jahre 1873:
Abnahme des Einfuhrhandels und deren Ursachen 81
Allgemeine Handelslage 81
Ausbeute der inländischen Kohlenminen 85
Ausfuhr von Flachs 87
Ausfuhr von Hanf 86
Ausfuhr von Talg 86
Einfuhr von Colonialzucker 83
Einfuhr von Häringen 83
Einfuhr von Kaffee 83
Einfuhr von Metallen 84
Einfuhr von Steinkohlen und Cokes 84
Einfuhr von Tabak 84
Geschäft in Talg und Pottasche 86
Getreidehandel 85
Lage des Geldmarktes 87
Petroleumhandel 84
Schifffahrtsbewegung 81
Verbrauch von Indigo und anderen Farbstoffen 82

Taganrog. Schifffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1874:
Hafenbewegung 211
Waaren- Ein- und Ausfuhr 211

Warschau. Handelsverhältnisse von Russland (sammt Polen) in den Jahren 1873 und 1874:
Ausfuhr von Cerealien und Oelsamen 321
Auslagen für die Erhaltung der Zollämter 326

Digitized by Google

Seite

Hauptartikel des Imports 325
Holzausfuhr 322
Holzproduction 322
Importgegenstände aus Oesterreich-Ungarn 322
Lage der Fabriken und Gewerbe in Polen 323
Lage des Geldmarktes 321
Waarenausfuhr 324
Waareneinfuhr 323
Werth der Holzausfuhr 322
Wirthschaftliche und materielle Verhältnisse Polens 321
Zollerträgniss 325
Zuckerfabrikation 323

Schweden und Norwegen.

Stockholm. Wirthschaftliche Verhältnisse von Schweden im Jahre 1874:

Actiengesellschaften 357
Ausmünzung 357
Fischerei 357
Hauptgegenstände des Verkehrs mit Oesterreich-Ungarn 356
Landwirthschaftliche Verhältnisse 356
Obligationenschuld der Allgemeinen Hypothekenbank 357
Verschiffung von Holzwaaren aus Schweden 357
Verschiffung von Eisen aus Stockholm 357

Tromsö. Schifffahrts- und Handelsverkehr von Finnmarken im Jahre 1873:

Ausfuhr von Fischereiproducten 20, 21
Ausbeute der Lofodener Fischerei 21
Dorschfischerei in Finnmarken 21
Hafenverkehr 20
Häringfischerei 21
Seyfischerei 21
Verbrauch von österreichisch-ungarischen Erzeugnissen 20

— Schifffahrts- und Handelsverkehr von Finnmarken im Jahre 1874:

Ertrag der Fischerei 284
Gesammtausfuhr von einheimischen Producten 284
Schifffahrtsbewegung 283

Schweiz.

St. Gallen. Wirthschaftliche Verhältnisse im Jahre 1874:

Allgemeine Geschäftslage 243
Bergeisenbahn Rorschach-Heiden 244
Brückenbauten 244
Forstwirthschaft 245
Handel mit Stickereien 243
Handelsbeziehungen zu Oesterreich-Ungarn 244
Landwirthschaftliche Verhältnisse 244
Schutzbauten entlang dem Rheinufer 244
Stickerei-Industrie 244
Viehzucht 245

Digitized by Google

Seite

Spanien (sammt Colonien).

Barcelona. Waarenverkehr von Spanien im Jahre 1873:
Hauptgegenstände der Ein- und Ausfuhr . . . 88, 89
Werth der Waaren-Ein- und Ausfuhr . . . 87
Zu- oder Abnahme in den einzelnen Importwaaren . . . 88, 89
Zu- oder Abnahme in den einzelnen Exportwaaren . . . 90

— Schifffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1874:
Allgemeine Lage des Handels . . . 245
Besuche von Kriegsschiffen . . . 248
Consumgebühren . . . 253
Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn . . . 249
Einfuhr von Fassdauben . . . 249
Einnahmen des Zollamtes . . . 253
Ernteergebniss . . . 253
Export nach österreichisch-ungarischen Häfen . . . 253
Fabrikswesen . . . 253
Getreide- und Mehlpreise . . . 253
Hafenbauten . . . 253
Hauptgegenstände der Ausfuhr und deren Bestimmung . . . 250
Schiffsankünfte nach Flaggen . . . 246
Seeleuchten . . . 253
Seeverkehr . . . 245
Verkehr in Baumwolle . . . 249
Waarenimport . . . 248

Cartagena. Schifffahrt und Handel im Jahre 1874:
Allgemeine Geschäftslage . . . 367
Arbeitslöhne . . . 368
Hafenbewegung . . . 367
Neubauten . . . 367
Rückgang des Bergwerksbetriebs . . . 368
Rückgang des Handels- und Schifffahrtsverkehrs . . . 366
Waaren-Ein- und Ausfuhr . . . 367

Malaga. Schifffahrt und Handel im Jahre 1874:
Bankwesen . . . 282
Export von Olivenöl . . . 282
Hafenbauten . . . 283
Handelsverhältnisse . . . 281
Hauptgegenstände der Ausfuhr . . . 281
Hauptgegenstände der Einfuhr . . . 280
Lage der Seeschifffahrt . . . 280
Landwirthschaftliche Production . . . 282
Schiffsankünfte . . . 279
Volkszählung . . . 283
Weinausfuhr . . . 282

Tarragona. Handel und Schifffahrt im Jahre 1874:
Allgemeine Handelslage . . . 300
Geschäft in Mandeln . . . 300
Hafenbewegung . . . 301

Digitized by Google

Seite
Hafenreinigungsarbeiten 301
Haselnussernte 300
Oelernte 301
Spiritusgeschäft 300
Waarenausfuhr 302
Waareneinfuhr 301
Weinfechsung 300

Valencia. Schifffahrt und Handel im Jahre 1874:
Allgemeine Handelslage 326
Bankwesen 328
Cultur und Ausfuhr von Rosinen 327
Ernteergebnisse 327
Hafenbewegung 326
Hauptartikel der Ein- und Ausfuhr 326
Preise der wichtigsten Handelsartikel 327
Schiffsverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge 326
Schiffsverkehr unter spanischer Flagge 326
Wechselcourse 328

Cuba.

Havanna. Wirthschaftliche Lage, mit besonderer Rücksicht auf das Jahr 1874:
Bankdisconto 369
Ein- und Ausgangzölle 369
Finanzielle Lage 368
Import an gemünztem Golde 369
Schiffsankünfte nach Flaggen 369
Sclaven-Emancipation 369
Steuerwesen 368
Tabakexport 370
Waaren-Ein- und Ausfuhr 369, 370
Zuckerausfuhr 369

Vereinigte Staaten von Amerika.

Baltimore. Wirthschaftliche Lage im Jahre 1874:
Allgemeine Lage des Handels 319
Ausstellung in Philadelphia 320
Einwanderung 320
Eisenbahnwesen 319
Gesammtwerth der Ein- und Ausfuhren 319
Wichtigere Gegenstände des Exports 319
Wichtigere Gegenstände des Imports 319

Chicago. Volkswirthschaftliche Verhältnisse im Jahre 1873:
Anzahl der in der Stadt betriebenen vorzüglicheren Geschäfte 155
Bedeutung Chicago's als Fabriks- und Handelsstadt 149
Capitalsanlage für industrielle Zwecke 149
Ein- und Ausfuhr verschiedener Handelsartikel 152, 153
Ein- und Ausfuhr von Lebensmitteln und Vieh 152
Ein- und Ausfuhr von Mehl und Getreide 151

Digitized by Google

Seite

Gesammteinnahme an Zöllen . . . 151
Handelsmarine . . . 149
Postverkehr: Ablieferung am Postschalter . . . 154
Ausländische Briefe . . . 153
Einheimische Post . . . 154
Finanzielle Ergebnisse . . . 153
Geldanweisungen . . . 154
Registrir-Departement . . . 153
Träger-Departement . . . 154
Thätigkeit der deutschen Gesellschaft für die Einwanderung . . . 155
Verkehr in Häuten . . . 153
Verlust und Neubau von Schiffen . . . 151
Waareneinfuhr aus dem Auslande . . . 151
Waaren-Ein- und Ausfuhr von Canada . . . 150
Waaren-Ein- und Ausfuhr im Küstenhandel . . . 149
Werth der Industrieproduction . . . 149

Cincinnati. Volkswirthschaftliche Lage im Jahre 1874:

Abnahme der Canalschifffahrt . . . 382
Allgemeine Geschäftslage . . . 370
Ausdehnung des Destillationsgeschäftes . . . 377
Baumwollexport nach Europa . . . 379
Baumwollmarkt und seine Bedeutung für Cincinnati . . . 379
Bau neuer Eisenbahnen . . . 381
Cerealienernte des Staates Ohio . . . 375
Cerealienhandel . . . 375
Fabriksthätigkeit . . . 371
Fallimente . . . 371
Flussschifffahrt . . . 382
Gesammtwerth des Handelsverkehrs . . . 374
Handel mit europäischen Weinen . . . 378
Hopfenhandel . . . 379
Import aus Oesterreich-Ungarn . . . 382
Industrie-Ausstellungen . . . 373
Kohlenmarkt . . . 381
Lage der Bankinstitute . . . 372
Lage der Bierbrauereien . . . 378
Lage der Eisenindustrie . . . 381
Lage des Geldmarktes . . . 372
Lage des Viehhandels . . . 379
Lederfabrikation . . . 380
Maisstärkefabrikation . . . 375
Mittel zur Hebung des Imports aus Oesterreich-Ungarn . . . 382
Production von Butter und Käse . . . 380
Roheisenproduction . . . 381
Schuhwaarenfabrikation . . . 380
Schulden einiger Städte der Union . . . 381
Schweinemarkt . . . 380
Steuerertrag vom Tabak . . . 377
Steuerertrag von Whisky . . . 378
Tabakbau . . . 376
Tabakernte im Staate Ohio . . . 377

**

Digitized by Google

Seite
Tabakmarkt 376
Tabakpreise 376
Tabakproduction 377
Thätigkeit der „Building-Associations“ 372
Thätigkeit der „Clearing House Association“ 372
Thätigkeit der Fruchtconserven-Fabriken 380
Traubenhandel 378
Waaren-Ein- und Ausfuhr 374
Weinbau 378
Weltausstellung in Philadelphia 373
Werth der Waareneinfuhr aus Europa 373
Whiskyfabrikation 377
Wollenproduction 379

New-Orleans. Schifffahrts- und Handelsverkehr:
Abnahme des Schiffsverkehrs unter amerikanischer Flagge 156
Arbeiterverhältnisse 158
Ausfuhr von Baumwolle 158
Ausfuhr von Tabak 159
Baumwollernte 158
Baumwollfrachten 157
Einwanderung 157
Ertrag an Eingangszöllen 157
Ertrag der Zuckerpflanzungen 159
Goldagio 160
Hafenverkehr 155
Lage des Baumwollmarktes 158
Lage des Tabakmarktes 159
Reisernte 159
Schiffsverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge 156
Staats- und Stadtsteuern vom Grundeigenthum 160
Unzulänglichkeit des vorhandenen Geschäftscapitals 160
Verhältnisse der Schifffahrt auf dem Mississippi 157
Wechselcourse 160
Werth der Ausfuhren aus dem Innern 157
Werth der Waareneinfuhr 157
Zufuhren aus dem Innern 160

Richmond. Wirthschaftliche Verhältnisse des Staates Virginia im Jahre 1874:
Allgemeine wirthschaftliche Lage 90
Betriebserfolge der Chesapeake- und Ohio-Bahn 91, 92
Directe Einfuhr aus dem Auslande 92
Getreide- und Mehlhandel 91
Lage des Geldmarktes 92
Tabakhandel 91
Weizen- und Maisernte 91

Uebersicht der k. und k. österreichisch-ungarischen Consularämter in sämmtlichen fremden Staaten.

(Richtig gestellt bis Mitte Januar 1875.)

Argentina.

Generalconsulat in Buenos Ayres, Max Ritter v. Hoffer-Hoffenfels, Legationsrath, Ministerresident für Argentina und Uruguay und Generalconsul. — Rudolf Heimendahl, Consul.

Belgien.

Consulat in Brüssel, Raphael Bauer, Consul.
„ „ Antwerpen, Georg Solari-Fröhlich, prov. Gerent.
„ „ Lüttich, Joseph Begasse, Consul.
„ „ Gent, Constantin Verhaeghe, Consul.

Brasilien.

Generalconsulat in Rio de Janeiro, Karl Wilhelm Gross, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Bahia, C. Th. Stade, Consul.
„ „ Pernambuco, José Baron do Livramento, Consul.
Viceconsulat in Ceará (Fortalezza), Severino Ribeiro da Cunha, Viceconsul.
„ „ Maranhao, José Ferreira da Silva, Viceconsul.
„ „ Maroim, Adolf Lané, Viceconsul.
„ „ Rio Grande do Sul, Otto Ewald, Viceconsul.

Dependenz:

Consularagentie in Porto Alegre, Edmund Teltscher, Consularagent.

Viceconsulat in Santos, Karl Budich, Viceconsul.
„ „ Belem di Parà, F. Joaquim Fernandes, Viceconsul.

Chile.

Generalconsulat in Valparaiso, Johann Sosat, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Copiapo-Caldera, Karl Becker, Consul.
„ „ Valdivia-Corral, Eduard Prochelle, Consul.
„ „ Coquimbo (unbesetzt).

(Das Generalconsulat in Buenos Ayres und das Consulat in Montevideo unterstehen der k. und k. diplom. Mission in Buenos Ayres. Die k. und k. Consularämter in den Republiken Chile und Peru unterstehen der k. und k. Gesandtschaft in Rio de Janeiro; jene in den Vereinigten Staaten von Columbien, sowie in den Republiken Costa Rica, Guatemala, Honduras, San Salvador, Venezuela, auf Hayti und S. Domingo, sowie in Hawaii (Sandwich-Inseln) unterstehen der k. und k. Gesandtschaft in Washington.)

China und Japan.

Generalconsulat in Shanghai, Ignaz Ritter v. Schaeffer, Ministerialrath, Minister-Resident bei den Höfen von China, Japan und Siam und Generalconsul.

(Die übrige Consularvertretung in China und Japan ist vorläufig den königlich englischen Acting-Consuls daselbst übertragen.)

Columbien.

(Vereinigte Staaten.)

Consulat in Panama, Ignaz Fürth, Consul.
„ „ Barranquilla, August Strunz, Consul.
„ „ Guayaquil, Alfred Simson, Gerent.
„ „ Bogota (unbesetzt).

Costa Rica.

Consulat in San José, Georg André, Consul.

Dänemark.

Generalconsulat in Kopenhagen, Johann Hansen, Generalconsul.

Ueberseeische Besitzung:

Consulat in St. Thomas (West-Indien), Francesco Fontana, Consul.

Deutsches Reich.

I. Baden.

Consulat in Carlsruhe, Joseph Bielefeld, Consul.
„ „ Mannheim, Karl Ladenburg, Consul.

II. Bremen.

Generalconsulat in Bremen, Ludwig Gottfried Dyes, Generalconsul.

III. Hamburg.

Generalconsulat in Hamburg, C. F. Baron Westenholz, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Altona, G. H. Sieveking, Viceconsul.
„ „ Harburg, F. Beste, Viceconsul.
Consularagentie in Cuxhaven, F. E. Glocke, Consularagent.
„ „ Geestemünde, Hermann Beurmann, Consularagent

IV. Hessen.

Generalconsulat in Darmstadt (unbesetzt).

V. Lübeck.

Consulat in Lübeck, J. Fehling, Consul.

VI. Preussen.

Generalconsulat in Berlin, Louis Ravené, Generalconsul.
„ „ Danzig, Karl Dragoritsch, Generalconsul ad pers.

Generalconsulat in Königsberg, Christ. Lud. Oehlmann, Consul.
" " Stettin, Eduard Lübecke, Consul.

Untergeordnetes Amt:

Consularagentie in Swinemünde, Heinrich Adermann, Consularagent.

Generalconsulat in Frankfurt a. M., Karl W. Baron v. Rothschild, Generalconsul.
Consulat in Leer, Hermann J. Klopp, Consul.
Consularagentie in Kiel, Ferdinand Mohr, Consularagent.
Generalconsulat in Köln, Eduard Oppenheim, Generalconsul.
Consulat in Breslau, Dr. Philipp Isaak Cohn, Consul.

VII. Sachsen.

Generalconsulat in Leipzig, Joseph Ritter v. Grüner, Ministerialrath und Generalconsul.

VIII. Württemberg.

Consulat in Stuttgart, Theodor Freiherr v. Dreifus, Consul.

Frankreich und Algerien.

Generalconsulat in Paris, Gustav Baron Rothschild, Generalconsul. — Dr. Leopold Walcher Ritter v. Moltheim, Ministerialrath, Generalconsul-Stellvertreter (zugleich Commerzkanzlei-Director der Botschaft daselbst).

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Dunkerque, Numa Plaideau, Consul.
Viceconsulat in Calais, Jaques Vendroux, Viceconsul.
" " Boulogne sur Mer, Achilles Adam jun., Viceconsul.

Consulat in Nantes, Peter Tristan Briaudeau jun., Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Brest, Eduard Le Pomellec, Viceconsul.
Consularagentie in Lorient, Aug. Joh. Guizille, prov. Consularagent.

Consulat in Havre de Grace, Stephan Trotteux, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Caen (unbesetzt).
" " Cherbourg, Leon Manger, Consularagent.
" " Dieppe (unbesetzt).
" " Fécamp, Augustin Leborgne, Consularagent.
" " S. Malo, Franz G. Boismenu, Consularagent.
" " Honfleur, J. Fed. Thüss, prov. Consularagent.
" " Rouen, Prosper Pimont, prov. Consularagent.
" " S. Valery en Eaux, P. A. Leseigneur, prov. Consularagent.
" " S. Valery en Somme (unbesetzt).

Consulat in Bordeaux, Armand Lalande, Consul.

Digitized by Google

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Bayonne, Salomon See-Rodrigues, Viceconsul.
Consularagentie in La Rochelle, Peter G. Amirauld, prov. Consularagent.

Generalconsulat in Marseille, Anton Maurig Ritter v. Sarnfeld, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Lyon, Marius Cote, Consul.
„ „ Cette, Karl Scheidt, Consul.
„ „ Nizza (unbesetzt).
Viceconsulat in Bastia, Joseph Valery, Viceconsul.
„ „ Toulon, J. B. Jouve, Viceconsul.
Consularagentie in Port de Bouc, Leon Vidal, Consularagent.

Ueberseeische Besitzungen:

Generalconsulat in Algier, Johann Ghezzi, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Bona, Cölestin Bourgoin, Viceconsul.
„ „ Oran, Stephan Sgitcovich, Viceconsul.
Consularagentie in Bougie, Pedro de Alcantara Casa de Beig, Consularagent.
„ „ Mostaganem, Anton Pizzoli, Consularagent.
„ „ Philippeville, Tranq. Alby, prov. Consularagent.

Consulat in Saigon, Ferdinand Sörnsen, Consul.

Griechenland.

Consulat in Syra, Joseph Dubravcich, Consul.

Untergeordnete Aemter.

Viceconsulat in Nauplia, Bonifaz Bonafin, Viceconsul.
„ „ Piräus, Fortunat Ivich, Consul ad pers.
Consularagentie in Chalkis (unbesetzt).
„ „ Milo (unbesetzt).
„ „ Santorino (unbesetzt).
„ „ Zea (unbesetzt).
„ „ Skyatos (unbesetzt).

Consulat in Patras, Joseph Dworzak Ritter v. Walden, Generalconsul ad pers.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Calamata, Franz Portelli, Viceconsul.
Consularagentie in Chitris und Scardamuta (unbesetzt).
„ „ Pyrgos, Johann Ghika, Viceconsul ad pers.
„ „ Zimora (unbesetzt).
„ „ Missolunghi (unbesetzt).

Consulat in Corfu, Eugen v. Csörgeö, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Zante, Karl Moretti, Viceconsul.
Consularagentie in Cefalonia, Georg Sava, Viceconsul ad pers.
" " Cerigo, Anton Cavalini, Consularagent.
" " Sta. Maura, Peter Bratich, Consularagent.

Grossbritannien und Colonien.

Generalconsulat in London, Anton Baron Rothschild, Generalconsul. — Gustav Freiherr v. Schreiner, Ministerialrath, prov. Generalconsul-Stellvertreter (zugleich Commerzkanzlei-Director der Botschaft daselbst).

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Hull, Johann Thompson, Viceconsul.
" " Birmingham, Eduard Gem, Viceconsul.
" " Weymouth-Portland, R. N. Howard, Viceconsul.
" " Portsmouth-Southampton, A. L. van den Bergh jun., Viceconsul.
Consularagentie in Ramsgate, Heinrich Blyth Hammond, Consularagent.
" " Yarmouth, Thomas Small, Consularagent.

Consulat in Cardiff-Newport, Heinrich Kohen, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Bristol, Charles Hill, Viceconsul.
" " Gloucester, John Soper, Viceconsul.
" " Falmouth, William Broad, Viceconsul.
" " Plymouth, William F. Collier, Viceconsul.
" " Swansea, Tom. P. Richards, Viceconsul.
" " Newport-Mon, A. Homfray, Viceconsul.
Consularagentie in Milford, T. T. Jackson, Consularagent.
" " Dartmouth, R. Hingston, Consularagent.
" " Penzance, John Mathews, Gerent.
" " St. Mary, John Banfield, Consularagent.

Generalconsulat in Liverpool, Dr. Ferdinand Krapf Ritter v. Liverhof, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Cork und Queenstown, Franz Michelli, Consul.
Viceconsulat in Dublin, Richard Welsch, Viceconsul.
" " Manchester, Sigmund Kohen, Gerent.
" " Northshields und Newcastle, Heinrich Ansen Brightman, Viceconsul.
" " Glasgow, James Galbraith, Viceconsul.
" " Edinburg und Leith, Georg Worms, Consul.
Consularagentie in Waterford, Joseph Strangmann, Consularagent.
" " Limerik, Robert Ryan, Consularagent.
" " Sligo (unbesetzt).
" " Belfast, Hugo Andrews, Consularagent.
" " Londonderry, J. O. Neil, Consularagent.

Ueberseeische Besitzungen:

Consulat in Malta, Ignaz Kohen, Consul.
" " Gibraltar, Richard Cowell, Consul.

Consulat in Sierra Leone (unbesetzt).
„ „ St. Helena, Georg Moss, Gerent.
„ „ Port Elizabeth, Nathanael Adler, Consul.
„ „ Capetown, William Anderson, Consul.
„ „ Port Louis, W. H. B. Wilson, Consul.
„ „ Bombay, William Gilmour Hall, Consul.
„ „ Calcutta, Heinrich Reinhold, Consul.
„ „ Colombo (Ceylon), Friedrich W. Schultze, Consul.

Dependenz:

Consularagentie in Point de Galle, Patrick Gordon Spence, Consularagent.

Viceconsulat in Aden, Victor Escher, Gerent.
Consularagentie in Madras (unbesetzt).
„ „ Cocanada, J. A. Will, Consularagent.
„ „ Kurachee, C. H. Alsen, Consularagent.
Consulat in Bassein, Rudolph Ziegler, Consul.
„ „ Akyab, P. D. Stange, Consul.
„ „ Rangoon, C. F. Overbeck, Consul.
„ „ Penang, Rütger Klünder, Consul.
„ „ Singapore, Alexander Conighi, Consul.
Generalconsulat in Hongkong, Gustav Freiherr v. Overbeck, Generalconsul.
Consulat in Sidney, Rudolph Kummerer, Consul.
„ „ Melbourne, Emil Thoneman, Consul.
„ „ Montreal, Eduard Schultze, Consul.
„ „ Halifax, William Cunard, Consul.
„ „ Belize, Alfred Seaman-Kindred, Consul.
„ „ Quebeck (unbesetzt).
„ „ St. Johns (unbesetzt).
„ „ Kingston (Jamaica), Johann Dieckmann, Consul.

Guatemala.

Consulat in Guatemala, Edmund Lehnhoff, Consul.

Haiti.

Consulat in Port au Prince, Emil Simmondos, Consul.

Hawaii.

Consulat in Honolulu, Dr. E. Hoffmann, Consul.

Honduras.

Consulat in Amapala, P. Juhl, Gerent.

Italien.

Generalconsulat in Venedig, Friedrich v. Pilat, Legationsrath und Generalconsul.

Untergeordnetes Amt:

Consulat in Bologna, Marchese Francesco Albergati, Consul.

Consulat in Ancona, Franz Graf Ferretti, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Ravenna, Omer Runcaldier, Viceconsul.
" " Fermo, Nikolaus Graf Savini, Viceconsul.
Consularagentie in Rimini, Nikolaus Ghetti, Consularagent.
" " Sinigaglia, Raphael Mateucci, Consularagent.

Consulat in Bari, Julius Rákosi, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Brindisi, Theodor Drasinos, Viceconsul.
" " Barletta, Peter Parlender, Viceconsul.
" " Molfetta, Joseph Panunzio, Gerent.
Consularagentie in Gallipoli, Franz de Lucca, Consularagent.
" " Pescara, Giustino Farina, Consularagent.
" " Taranto, Ambrosius Corato, Consularagent.

Generalconsulat in Palermo, Ignaz Florio, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Catania, Tomaselli Alfio Scutto, Viceconsul.
" " Girgenti, Eduard Granet, Viceconsul.
" " Messina, Anton Fleres, Viceconsul.
" " Trapani, Joseph d'Ali, Viceconsul.
" " Siracus, Francesco Belfiore, Viceconsul.
" " Terranova, Santi Gioffré, Viceconsul.
Consularagentie in Lipari, Angelo Pajno, Consularagent.
" " Milazzo, Basil Ant. Zirilli, Consularagent.
" " Sciacca, Karl Dimisso, Consularagent.
" " Mazzara, Antonio Sciplino Gambino, Consularagent.

Generalconsulat in Neapel, Natale di Sorvillo, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Castellamare d'Itabia, Franz Storace, Viceconsul.
Consularagentie in Catanzaro, Emanuel Grimaldi, Consularagent.
" " Gaëta, Philipp Matterazzo, Consularagent.

Consulat in Florenz, Julius Turri, Consul.
" " Livorno, Cesare Bulizza, Consul.

Untergeordnetes Amt:

Viceconsulat in Porto Longone, Santi Scotto, Viceconsul.

Generalconsulat in Genua, Franz Ritter v. Soretič, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Cagliari, Jakob Saggiante, Consul.
Viceconsulat in Savona, Sebastian Ricci, Viceconsul.
" " Spezia, Robert Angeli, Viceconsul.
Consularagentie in Carloforte, Dr. Franz de Plaisant, Consularagent.
" " Sassari, Emil Brusca, Consularagent.
" " Isola della Maddalena, Peter Susini, Consularagent.

Consulat in Mailand, Eugen Barone Cantoni, Generalconsul ad pers. und Leiter des Consulates.
Consulat in Civitavecchia, Lorenz d'Ardia, Consul.

Marokko.

Generalagentie in Tanger, John Drumond Hay, Generalagent.

Untergeordnetes Amt:

Consulat in Tanger, Dr. Max Schmidl, Consul.

Dependenzen:

Consularagentie in Larache, Lewis Forde, Consularagent.
„ „ Mogador, J. A. Elmalek, prov. Consularagent.
„ „ Rabat, Joseph Benator, Consularagent.
„ „ Saffy, Friedrich Kellner, Consularagent.
„ „ Mazagan, Christoph George, Consularagent.
„ „ Tetnan, Antonio Zamit y Romero, Gerent.
„ „ Casablanca, Jean Lapeen, Consularagent.

Monaco.

Consulat in Monaco (unbesetzt).

Niederlande.

Consulat in Amsterdam, Joseph Haupt, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Vlessingen, Louis Groof, Viceconsul.
„ „ Helvetsluis, D. Mair, Viceconsul.
„ „ Nieuwe Diep, Kaspar Dietrich Zurmühlen, Viceconsul.
„ „ Rotterdam, Friedrich v. Overzee, Viceconsul.

Ueberseeische Besitzung:

Consulat in Batavia (Java), Ambrosius J. W. van Delden, Generalconsul und Leiter des Consulates.

Untergeordnetes Amt:

Consularagentie in Surabaya, Thomas Laer, Consularagent.

Nord-Amerika.

(Vereinigte Staaten.)

Generalconsulat in New-York, Theodor A. Havemeyer, Generalconsul.
Consulat in Cincinnati, Otto M. Adae, Consul.
„ „ St. Louis, Robert Barth, Consul.
„ „ Chicago, A. Claussenius, Gerent.
„ „ Milwaukee, Moriz v. Baumbach, Consul.
„ „ Louisville, Theodor Schwarz, Consul.
„ „ New-Orleans, Adolph Bader, Consul.
„ „ Mobile, A. M. Schoenjahn, Consul.

Consulat in Galveston, Julius Kaufmann, Consul.
„ „ S. Francisco, Gustav Mücke, Consul.
„ „ Richmond, Fr. W. Hanewinkel, Consul.
„ „ Baltimore, J. D. Kremelberg, Consul.
„ „ Philadelphia, L. Westergard, Consul.
„ „ Boston, Johannes Schumacher, Consul.
Viceconsulat in Appalachicola, J. M. Wright, Viceconsul.
„ „ Norfolk (unbesetzt).
„ „ Charleston, Heinrich Mayer, Gerent.
„ „ Savannah, Andreas Low, Viceconsul.

Osmanisches Reich.

Rumelien.

Consulat in Constantinopel, Gustav Oesterreicher, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in den Dardanellen, Nikolaus Xantopulo, Viceconsul.
Consularagentie in Brussa, Robert Falkeisen, Viceconsul ad pers.
„ „ Ineboli (unbesetzt).
„ „ Tenedos, Cosmus Gersaglia, Gerent.

Consulat in Adrianopel, Joseph Waldhardt, Viceconsul und Gerent.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Philippopel, Leopold Sachsl, Viceconsul.
Consularagentie in Burgas, H. Glücklich, Consularagent.
„ „ Dedeagatsch (Enos), B. G. Suhor, Consularagent (Aristides Coliva, Consulardelegirter in Enos).
„ „ Gallipoli, A. C. Siderides, Consularagent.
„ „ Rodosto, Anton Cadet, Consularagent.

Generalconsulat in Salonich, Gerhard Ritter v. Chiari, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Seres (unbesetzt).
Consularagentie in Cavalla, Michael Sponti, Viceconsul ad pers.
„ „ Porto Lagos (Xanti), Isidor Issandoro, Consularagent (Philipp Issandoro, Consulardelegirter in Xanti).

Consulat in Monastir, Franz Edler v. Knapitsch, Generalconsul ad pers. und Leiter des Consulates.

Bulgarien.

Generalconsulat in Rustschuk, Oscar Montlong, Generalconsul ad pers. und Gerent.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Widdin, Adolph Ritter v. Schulz, Consul.
„ „ Tultscha, Friedrich Ritter v. Pertazzi, Consul.
„ „ Sulina, Alois Viscovich, Consul.
„ „ Küstendje, Anton Licen, Gerent.

Viceconsulat in Varna, Adolph Tedeschi, Viceconsul.
" " Sofia, Joseph Lutterotti, Viceconsul.

Romanien.

Generalconsulat in Bukarest, Heinrich Freiherr v. Calice, diplomatischer Agent und Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Jassy, Johann Hanswenzl, Consul.

Dependenzen:

Viceconsulat in Roman, Gustav Baron d'Albon, Viceconsul.
" " Bottuschan, Ludwig Udrycky v. Udryce, Viceconsul.
" " Folticzeni, Gustav Udrycky v. Udryce, Viceconsul.

Consulat in Galatz, Karl v. Kwiatkowski, Consul.

Dependenz:

Viceconsulat in Ismail, Joseph F. Jerinich, Viceconsul.

Consulat in Ibraila, Rudolph Filek v. Wittinghausen, Consul.

Dependenz:

Viceconsulat in Fokschan, Elias Zagorski, Viceconsul.

Viceconsulat in Giurgewo, Anton Neumann, Viceconsul und Leiter des Viceconsulates.
" " Turnu-Severin, Cajetan Zagórsky, Viceconsul.
" " Plojesti, Hugo Preuss, Viceconsul.
" " Krajowa, Karl v. Mollnár, Viceconsul.
" " Berlad, Cornel Scholtz, Viceconsul.

Serbien.

Generalconsulat in Belgrad, Benjamin Kállay v. Nagy-Kálló, diplom. Agent und Generalconsul.

Bosnien und Herzegowina.

Generalconsulat in Serajevo, Dr. Svetozar Theodorovič, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Banyaluka, Anton Strautz, Viceconsul und Leiter des Viceconsulates.
" " Livno, Joseph Dragomanovič, Viceconsul.
" " Brčka, Nikolaus Omčikus, Major und Viceconsul.
Consulat in Mostar, Paul Reglia, Consul.

Dependenz:

Viceconsulat in Trebigne, Lukas Vercevich, Viceconsul.

Nord-Albanien.

Generalconsulat in Scutari, Konrad Wassitsch, Generalconsul.

Digitized by Google

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Durazzo, Dr. Friedrich Karl Cariniani, Consul.
Viceconsulat in Antivari, Stanislaus v. Nettovich, Gerent.

Consulat in Priserend, Friedrich Lippich, Consul.

Süd-Albanien und Thessalien.

Generalconsulat in Janina, Peter Oculi, Consul und Gerent.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Avlona, Louis Calzavara, Viceconsul.
„ „ Prevesa, Julius v. Jaxa-Dembicki, Viceconsul.
„ „ Volo, Johann Marichich, Viceconsul.
Consularagentie in Larissa (unbesetzt).

Klein-Asien.

Generalconsulat in Trapezunt, Alfons Ritter v. Questiaux, Consul und Leiter des Generalconsulates.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Samsun, Nikolaus Seput, Viceconsul ad pers.
„ „ Sinope, E. Michieli, Gerent.
„ „ Erzerum, James Zohrab, Gerent.
„ „ Battum (unbesetzt).

Generalconsulat in Smyrna, Dr. Karl Ritter v. Scherzer, Ministerialrath und Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Tschesme (Chio), Domenico A. Brazzafolli, Viceconsul.
„ „ Rhodus, Alois Barissich, Viceconsul.
Consularagentie in Scalanuova, Philipp Barbon, Consularagent.
„ „ Güselhissar (unbesetzt).
„ „ Metelin, Dr. Theodor Bargigli, Viceconsul ad pers.
„ „ Aivali, Stephan Sevastó, Consularagent.
„ „ Samos (unbesetzt).
„ „ Stanchio, S. Gercovich, Consularagent.

Creta.

Consulat in Canea, Ferdinand Miksche, Consul und Gerent.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Candia, Johann Istar, Consularagent.
„ „ Rettimo, Theodor Trifilli, Consularagent.

Syrien.

Generalconsulat in Beirut, Julius Zwiedinek v. Südenhorst, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Aleppo, Moisé Ritter v. Picciotto, Generalconsul ad pers.
„ „ Damascus, Jean Bertrand, Viceconsul.
„ „ Larnacca (Cypern), Joseph Pascotini, Viceconsul.

Digitized by Google

Dependenz:

Consularagentie in Nicosia, Giovanni Pavlides, Consularagent.

Consularagentie in Saïda, Alexander Catafago, Viceconsul ad pers.
" " Saffed und Tiberia, Joseph Miklasievicz, Consularagent.
" " Acri und Caiffa, Johann Anton Scopinich, Consularagent.
" " Tripoli di Soria, Theodor Catziflis, Viceconsul ad pers.
" " Alessandretta, Bernhard Colacichi, Consularagent.
" " Bagdad (unbesetzt).
" " Latachia, Alphons Geofroy, prov. Consularagent.
" " Limasol, Constantin Francudi, Consularagent.
" " Mersina, Marcus Castravelli, Consularagent.

Palästina.

Consulat in Jerusalem, Bernhard Graf Caboga-Cerva, Ministerialrath und Generalconsul.

Untergeordnetes Amt:

Viceconsulat in Jaffa, Jakob Pascal, Viceconsul.

Aegypten.

Generalconsulat in Alexandrien, Joseph Ritter v. Cischini, Ministerialrath, diplom. Agent und Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Cairo, Karl Sax, Consul.
" " Port Saïd, Joseph Stefenelli v. Brendterhof und Hohenmauer, Consul.
" " Suez, Emil Otto Remy-Berzencovich, Consul.
" " Chartum, Martin Hansal, Consul.
Viceconsulat in Damiette, Anton Kahil, Gerent.
Consularagentie in Tanta und Mehalla (unbesetzt).
" " Manssura (unbesetzt).
" " Luxor, Macarius Scenude, prov. Consularagent.
" " Koseir (unbesetzt).
" " Ismailia, Alois Daveggia, Gerent.

Barbaresken.

Consulat in Tripolis, Alois Rossi, Consul.

Untergeordnetes Amt:

Consularagentie in Bengasi, N. Denis, Gerent.

Generalconsulat in Tunis, Karl Ritter v. Boleslawski, Consul und Gerent.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Goletta, Alexander They, Viceconsul.
Consularagentie in Biserta, Paulus Tapia, Consularagent.
" " Gerbi } Georg Tapia, Viceconsul ad pers.
" " Sfax }
" " Galipia, Johann Conversano, Consularagent.

Consularagentie in Susa }
" " Monastir } Jakob Pistoretti, Viceconsul ad pers.
" " Media }
" " Tabarca (unbesetzt).

Persien.

Consulat in Teheran (unbesetzt).

Peru.

Generalconsulat in Lima, Christian Krüger, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Arequipa-Islay, Robert Reinecke, Consul.
" " Tacna-Arica, Wilhelm Hellmann, Consul.
" " Iquique, C. H. Dreier, Consul.
Viceconsulat in Callao, Wilhelm Fernau, Viceconsul.

Portugal.

Generalconsulat in Lissabon, Georg v. Martyrt, Generalconsul ad pers. und Leiter des Generalconsulates.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Setubal, Johann Torlades O. Neil, Consularagent.
" " Lagos, Ferdinand Golvao, Consularagent.
" " Faro (unbesetzt).

Viceconsulat in Oporto, Joaquim de Souza Guimaraẽs, Viceconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Viana, Luiz Barbosa de Silva, Consularagent.
" " Figueira (unbesetzt).

Consulat in Funchal (Madeira), Karl Ritter v. Bianchi, Consul.
Viceconsulat in Ponta Delgada, auf St. Miguel (Azoren), Egyd Carlos Augusto Pinto, Viceconsul.
Consularagentie in Angra auf Terceira (Azoren), Philipp Dart, Consularagent.
" " Horta, W. H. Lane, Consularagent.
" " San Vincente (capo verde) (unbesetzt).
" " Santiago (capo verde) (unbesetzt).

Ueberseeische Besitzung:

Generalconsulat in Macao, Gustav Freiherr v. Overbeck, Generalconsul (siehe Hongkong).

Russland.

Generalconsulat in St. Petersburg, Georg Freiherr v. Wyneken, Generalconsul.
Consulat in Riga, Eugen Grimm, Consul.
" " Libau, F. W. Rosenkranz, Consul.
" " Reval, Karl Elfenbein, Consul.
Generalconsulat in Moskau, Stephan Ritter v. Herzfeld, Generalconsul.
" " Odessa, Dr. Karl Princig Ritter v. Herwalt, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Beltsch, Nikolaus Negruss, Viceconsul.
" " Kertsch, Nikolaus Kulissich, prov. Gerent.
" " Taganrog, Gregor Sbisa, Viceconsul.
Consularagentie in Berdiansk, Johann Ivancich, Consularagent.
" " Eupatoria (unbesetzt).
" " Mariupol, Anton Mazzorana, prov. Consularagent.
" " Theodosia (unbesetzt).
" " Nicolajeff, Ludwig Culissich, Consularagent.
" " Nowosielitza, Bernhard Exelbirth, Viceconsul und Leiter der Consularagentie.

Generalconsulat in Warschau, Ernst Baron Brenner-Felsach, Legationsrath und Generalconsul.

San Salvador.

Consulat in San Salvador (unbesetzt).

S. Domingo.

Consulat in Porto Plata (unbesetzt).

Schweden und Norwegen.

Generalconsulat in Stockholm, Karl Benediks, Generalconsul.

Untergeordnetes Amt:

Consulat in Gothenburg, Karl Meyer, Consul.

Consulat in Christiania, Peter Petersen, Generalconsul und Leiter des Consulates.
" " Bergen, Wollert Dankert Krohn, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Christiansand, Otto Karl Reinhardt, Consularagent.
" " Drontheim, Christian Thaulow, Consularagent.
" " Stavanger, J. Kjelland, Consularagent.

Consulat in Tromsoe, Andreas Aagaard, Consul.

Schweiz.

Consulat in Genf, Adolph Ritter v. Schaeck, Consul.
" " Zürich, Kaspar Schindler-Escher, Consul.
" " St. Gallen, August Schneider, Consul.

Siam.

Consulat in Bangkok, Wilhelm Masius, Consul.

Spanien.

Generalconsulat in Barcelona, August Lenk v. Wolfsberg, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Rosas (unbesetzt).
" " Palamos (unbesetzt).
" " Mataro (unbesetzt).
Viceconsulat in Tarragona, Joaq. Rius y Ballestreri, Viceconsul.

Dependenzen:

Consularagentie in Villanova (unbesetzt).
" " Salon (unbesetzt.)

Viceconsulat in Valencia, Franz Royo y Salvador, Viceconsul.

Dependenzen:

Consularagentie in Vinaros, Joseph Reverter e Majo, Consularagent.
" " Denia, Miguel Moreno y Torres, Consularagent.
" " Alicante, Johann Maisonnave e Cutayar, Consularagent.
" " Torre Vieja, Hieronymus Sanchez Barcellona, Consularagent.

Viceconsulat in Cartagena, Andreas Pedreno, Viceconsul.
" " Malaga, Wilhelm Dörr, Viceconsul.

Dependenz:

Consularagentie in Almeira, José Martinez Neale, Consularagent.

Viceconsulat in Palma, Nikolaus Umbert, Viceconsul.

Dependenzen:

Consularagentie in Mahon, Spiridion de Ladico, Consularagent.
" " Ivizza, Wilhelm Wallis, Consularagent.

Generalconsulat in Cadix, Juan Duncan Shaw, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Algeciras, Juan Duarte, Consularagent.
" " St. Lucas de Barameda, Karl Philippe, Consularagent.

Consulat in Coruña, Antonio Garrido, Gerent.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Ferrol, N. Perez, Gerent.
" " Vigo, Manuel Barana, Consularagent.
" " Ribadea, Franz de Torres, Consularagent.
" " Gijon, Dionys Acebal, Consularagent.

Viceconsulat in Bilbao, Raimundo Real de Asua, Viceconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Santander, Adolph Wünsch, Consularagent.
" " St. Sebastiano, Bernhard Alcain, Consularagent.

Ueberseeische Besitzungen:

Generalconsulat in Havana (Cuba), G. H. Ch. Rohlsen, Gerent.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Matanzas (Cuba), Florenz Lüling, prov. Gerent.
" " Trinidad (Cuba), Joaquim Theodor Meyer, Viceconsul.
" " St. Jago de Cuba, Karl Wilhelm Schuhmann, Viceconsul.

Consulat in St. Juan (Puerto rico), W. N. Latimer, Gerent.
" " Manila (Philippinen), J. C. Labhart-Lutz, Consul.

Uruguay.

Consulat in Montevideo, Edmund Wagenknecht, Consul.

Venezuela.

Consulat in Puerto Cabello, Eduard Baasch, Consul.
" " Maracaibo, Eduard Schmillinsky, Consul.
" " La Guayra (unbesetzt).

Handel und Schifffahrt von Danzig im Jahre 1873.

Danzig. Auf der Weichsel sind hier im Jahre 1873

	angekommen	abgegangen
Beladene Stromfahrzeuge	4387	3332
Unbeladene "	1783	2940
Zusammen	6170	6272
Dagegen in 1872	6599	6589

Den grössten Theil des Jahrs hindurch waren die Stromfrachten etwas höher als in 1872; nur im Herbste standen sie niedriger. Aber selbst diese höheren Frachten waren weniger lohnend als im Vorjahre, weil widrige Winde die Reisen auf der Weichsel erschwerten und ausserdem der Wasserstand in der Regel ein niedriger war.

Im hiesigen Hafen, resp. in Neufahrwasser, sind 1839 Seeschiffe, darunter 299 Dampfer, zusammen mit einer Tragfähigkeit von 500.266 Tonnen, angekommen, und 1820 Seeschiffe, darunter 302 Dampfer, mit einer Gesammttragfähigkeit von 498.402 Tonnen, abgesegelt. In 1872 umfassten die diesfälligen Einläufe 1844 und die Abfahrten 1873 Seeschiffe, so dass der Hafenverkehr in beiden Jahren nur geringe Unterschiede zeigte. Der Nationalität nach vertheilen sich die Fahrzeuge des Jahrs 1873 wie folgt:

Flagge	Ankünfte	Abfahrten
Amerikanische	3	3
Belgische	4	4
Dänische	104	104
Deutsche	1132	1115

Digitized by Google

Flagge	Ankünfte	Abfahrten
Englische	296	296
Französische	7	7
Holländische	110	110
Norwegische	95	96
Schwedische	77	75
Russische	11	10
	1839	1820

Von den angekommenen Schiffen hatten geladen: 295 diverse Güter, 5 Wein, 5 Zucker, 87 Eisen und derlei Fabrikate, 128 Häringe, 91 Salz, 22 Dachpfannen, Mauersteine und Schieferplatten, 48 Petroleum, 10 Theer und Pech, 2 Schwefel, 3 Bauholz, 5 Thonerde, 11 Asphalt und Harz, 394 Steinkohlen und Cokes, 1 Getreide und Saat, 57 Granitsteine, 9 chemische Rohstoffe, 13 Cement, 3 Artillerie-Munition, 191 Kalk und Kalksteine, Gyps und Kreide. In Ballast waren 353; für Nothhafen sind 106 Schiffe angekommen.

Die abgesegelten Schiffe dagegen hatten geladen und zwar: 269 Getreide und Saat, 39 Getreide und Beiladung, 1186 Holz, 38 Holz und Beiladung, 11 Kohlen und Cokes, 6 Artillerie- und Marine-Effecten, 3 Rüböl, 1 Häringe, 4 Melasse, 2 Knochen, 5 Oelkuchen, 58 diverse Güter. 98 gingen in Ballast. Am Schlusse des Jahrs 1873 blieben 150 Schiffe im hiesigen Hafen liegen.

Der Werth der Waaren berechnet sich wie folgt:

	Einfuhr Thaler	Ausfuhr Thaler
Seewärts	19,609.850	16,346.530
Stromwärts	14,380.730	7,905.270
Landwärts pr. Eisenbahn	15,946.250	16,963.260
Zusammen	49,936.830	41,215.060
Dagegen in 1872	50,034.510	39,804.360

Was insbesondere den Getreidehandel betrifft, so waren dessen Resultate ganz ungünstig. Wiederholt vorgekommene schwache oder schlechte Ernten in den Bezugsländern, verhältnissmässig zu geringe Zufuhren, bedeutende Zunahme des Consums in benachbarten Gebieten und dadurch hervorgerufene hohe Preise trugen daran Schuld.

Das Getreidegeschäft war zeitweise so unbedeutend, dass wochenlang und selbst zur Zeit der reichsten Zufuhren aus Polen, nämlich im Monate Juli, täglich kaum 100 Tonnen verkauft wurden. Gegen den Export gewöhnlicher Mitteljahre betrug der Ausfall bis 130.000 Tonnen.

Hauptabnehmer von Weizen, Gerste, Hülsenfrüchten und Oelsaaten war Grossbritannien mit 73.000 Tonnen; diesem zunächst folgten: Holland mit 11.000 T. verschiedenes Getreide, Belgien mit 7000 T. Weizen, Frankreich mit 3400 T. Oelsaaten, endlich Norwegen mit 2300 Tonnen Roggen. Für den heimischen Bedarf sind nach deutschen Häfen 14.500 Tonnen Getreide verladen worden.

Die höchsten Weizenpreise waren im August, die niedrigsten dagegen im April. Roggen war am theuersten im November. Im Terminhandel sind namentlich nach der neuen Ernte wenig Geschäfte vorgekommen.

Die Getreidebestände zu Ende des Jahrs bezifferten sich also:

	1873	1872
	Tonnen à 1000 Kilogr.	
Weizen	6600	1500
Roggen	960	1000
Gerste	530	1000
Hafer	90	1500
Hülsenfrüchte	290	1000
Oelsaaten	9750	1000

Wiewohl die Aussichten für den Holzhandel in den ersten Monaten des Jahrs 1873 sehr günstig waren, so traten doch später Verhältnisse ein, welche die Erwartungen sehr herabstimmten. Wassermangel in der Weichsel und in einigen anderen Flüssen verzögerte und vertheuerte das Verflössen der Hölzer; wozu noch die in den Sommermonaten unter den Flössern ausgebrochene Cholera-Epidemie, ferner die das Geschäft erschwerende Börsenkrisis kam.

Andererseits war aber die Nachfrage nach diesem Artikel das ganze Jahr hindurch eine sehr rege; es fanden sich noch Bestände aus dem Jahre 1872 vor, und diese im Verein mit den in den letzten Monaten des Jahrs hieher gelangten, höchst umfangreichen Zufuhren bewirkten endlich, dass befriedigende Resultate erzielt wurden.

Die Zufuhr betrug: stromwärts 2231 grosse Weichseltraften im Werthe von 7,374.400 Thaler, pr. Eisenbahn 278.406 Ctr. Bau- und Nutzholz im Werthe von 185.600 Thaler. Expedirt wurden, und zwar seewärts: 1222 Holzladungen mit ca. 161.763 Normallasten im Werthe von 6,129.100 Thlr.; mittels Eisenbahn: 423.966 Ctr. Bau- und Nutzholz im Werthe von 353.300 Thaler.

Die Ausfuhr umfasste folgende Gegenstände: 302.256 St. kieferne und tannene Balken und Mauerlatten, 18.982 St. kieferne Masten, Spieren, Mühlenruthen, Telegraphenstangen und Dielen, 473.780 St. kieferne Deckdielen und Dielen, 1,789.824 St. kieferne und eichene Eisenbahnschwellen und Klötze, 233.182 St. eichene Planken, Plankenden und Bretter, 77.178 St. eichene Balken, Pançons und Krummholz, 36.814 Schock eichene Stäbe, 1802 Faden Splittholz, 1.527 Schock Schindelnägel.

Im Steinkohlenhandel machte sich infolge der hohen Forderungen in den britischen Verschiffungshäfen ein entschiedener Rückgang gegen 1872 bemerkbar. Die Preise variirten im Verlaufe des Jahrs von 24—30 Thaler pr. Last von 40 Hektoliter (= ca. 3000 Kilogr.). Es wurden 161.787 Tonnen importirt. Als Durchschnittspreis für Cokes, von welchen 3956 T. importirt wurden, kann ein Betrag von 31 Thlr. pr. Last von 40 Hektoliter (= ca. 1700 Kilogr.) angenommen werden.

Der Umsatz in Salz war ein so lebhafter, dass die vorhandenen Speicherräume für die Vorräthe nicht ausreichten.

Die Zufuhr von Häringen aus Schottland, Norwegen und Holland betrug 117.276 T. im Werthe von 1,260.000 Thlr. Der Geschäftsverkehr in diesem Artikel unterschied sich wenig von jenem der Vorjahre. Die ersten neuen Häringe kamen zu Ende Juli an den Markt und wurden pr. Tonne mit 10—13 Thlr., je nach Grösse und Packung, bezahlt. Diese Preise gingen aber bald nach dem Eintreffen grösserer Partien auf 8—10 Thlr. zurück.

Der Import von Petroleum stieg im Jahre 1873 bis auf 301.480 Ctr. (ca. 9.800 Fass), wovon am Jahresschlusse ca. 115.000 Ctr. (ca. 37.000 Fass) als Bestand übrig blieben. Die Preise, anfänglich 7½ Thlr. pr. Ctr., fielen allmälig bis auf 4 Thlr. 20 Silbergroschen.

Digitized by Google

Die Preise für Eisen verfolgten im Jahre 1873 eine stetig weichende Richtung. Es wurden 187.085 Ctr. Roh- und 71.258 Ctr. altes Brucheisen, also zusammen 258.343 Ctr. (gegen 341.120 Ctr. in 1872) importirt.

Im Spiritushandel beschäftigte man sich blos mit der Befriedigung des hiesigen Bedarfs.

In Colonialwaaren war der Import stärker als in früheren Jahren. Kaffee stieg sehr im Preise. Es wurden von diesem Artikel 43.036 Ctr. (gegen 38.429 Ctr. in 1872) eingeführt. In Reis war das Geschäft ein gutes, wozu der wohlfeile Preisstand beigetragen haben dürfte. Das eingeführte Quantum belief sich auf 73.201 Ctr. (gegen 41.665 Ctr. in 1872). Pfeffer hatte hohe Preise. Von Baumwolle war der Import ebenfalls grösser als im Vorjahre.

Der Bernsteinhandel verliert, namentlich was rohen Bernstein betrifft, immer mehr an Bedeutung und Umfang. Die Preise erlitten in 1873 eine erhebliche Einbusse. Nur für verarbeiteten Bernstein gestaltete sich das Geschäft recht günstig und die Fabrikanten erhielten so viele Bestellungen, dass sie ihre Arbeiter fortwährend beschäftigen konnten.

Schifffahrtsverkehr im Hafen von Gibraltar während des Jahrs 1873.

Gibraltar. Im vorigen Jahre sind hier unter österreichisch-ungarischer Flagge 10 Dampfer und 1 Segelschiff eingelaufen.

Von den ersteren war blos 1 nach Gibraltar selbst bestimmt und brachte Steinkohlen aus Cardiff. Es ging von hier nach Port-Saïd.

Das Segelschiff importirte Tabak aus New-York und verliess nach vollendeter Löschung der ganzen Ladung den hiesigen Hafen in Ballast, um nach dem Herkunftsorte zurückzufahren.

Handelsunthätige Segelschiffe unter nationaler Flagge erschienen hier 18, darunter 2, die mit Steinkohlen aus Cardiff nach Triest, und 1, das mit gleicher Ladung nach Ragusa bestimmt war.

Zwei von diesen handelsunthätigen Fahrzeugen kamen aus Triest, und es segelte das eine derselben mit Fassdauben nach Bordeaux, das andere mit Mehl nach Bahia.

Unter fremden Flaggen hat in diesem Hafen die nachstehend ausgewiesene Bewegung von Kauffahrteischiffen stattgefunden:

Flagge	Dampfer	Segelschiffe	Zusammen
Englische	2115	447	2562
Französische	149	46	195
Deutsche	—	49	49
Italienische	38	151	189
Belgische	35	1	36
Holländische	31	51	82
Schwedisch-norwegische	—	48	48
Russische	17	16	33
Spanische	217	27	244
Portugiesische	—	28	28
Dänische	—	20	20
Türkische	1	—	1
Nordamerikanische	—	65	65
Andere	7	4	11
Im Ganzen	2610	953	3563

Es muss übrigens bemerkt werden, dass diese die fremde Schifffahrt betreffenden Daten nur annähernd der thatsächlich stattgefundenen Bewegung entsprechen, da in Gibraltar keine Behörde besteht, welche hierüber ganz authentische Angaben zu bieten vermöchte.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Finnmarken im Jahre 1873.

Tromsö. Im Jahre 1873 hat kein Handelsschiff unter österreichisch-ungarischer Flagge die Seehäfen dieses Consularbezirks besucht. Auch sind keine Waarenzufuhren mit Schiffen anderer Nationen aus nationalen Häfen eingetroffen.

Der Verbrauch von österreichisch-ungarischen Erzeugnissen, namentlich Wein, Manufactur- und Fabrikswaaren, scheint übrigens, wie in ganz Norwegen, so auch in dem hiesigen Landestheile bedeutend zugenommen zu haben; da indessen derlei Zufuhren, was diesen District betrifft, auf indirectem Wege, meistentheils über Norddeutschland, ohne specielle Angabe der Productionsländer bei der Einclarirung stattfinden, so lässt sich der Gesammtwerth derselben nicht feststellen.

Die diesseitigen Häfen wurden im Jahre 1873 von 871 Schiffen mit 38.168 Commerzlasten (79.388 1/2 österreichisch-ungarische Aichungstonnen) besucht, und 815 Schiffe von 32.653 1/2 Comzl. (67.918 1/2 Aichungstonnen) segelten während desselben Zeitraumes nach dem Auslande ab.

Der einzige Artikel, der von hier nach dem Mittelländischen und Adriatischen Meere in nennenswerther Menge exportirt wird, ist der Stockfisch, von welchem folgende Quantitäten verschifft wurden:

Verschiffungshäfen	Schiffe	Aichungstonnen	Verladene Menge Woge
Tromsö	12	1.531	75.915
Hammerfest	17	2.417	109.037
Wadsö	14	1.445 1/2	74.897
Wardö	10	1.073 1/2	57.444
Zusammen	53	6.467	317.293

Wie viel von der Gesammtsumme des zur Ausfuhr gebrachten Rundfisches nach österreichisch-ungarischen Häfen bestimmt war, lässt sich deshalb nicht ermitteln, weil viele der Schiffe nach Plätzen im Mittelmeere auf Order ausclarirten, ohne dass irgend eine Angabe über die fernere Bestimmung dieser Fahrzeuge später hier eingetroffen wäre.

Da der Fisch in Triest einen vortheilhaften Absatz fand, so lässt sich annehmen, dass ein nicht geringes Quantum dieses Artikels dahin gekommen sein wird.

Von nachbenannten hiesigen Producten betrug die Ausfuhr im Jahre 1873 folgende Mengen:

Verschiffungshäfen	Rundfische	Rothscheer	Seyfische	Ges. Fische	Thran	Häringe	Guano
	Woge				Tonn.	Tonn.	Pfd.
Tromsö	97.704	18.721	22.317	21.730	8.260	15.505	11.400
Hammerfest	131.431	10.898	16.564	98.404	14.512	1.872	.
Wadsö	75.209	10.731	2.000	40.642	8.546	5	1,109.250
Wardö	57.444	7.212	.	208.108	3.898	267	.
Zusammen	361.788	47.562	40.881	368.884	35.216	17.649	1,120.650

Digitized by Google

Diese Waaren vertheilten sich ihrer Bestimmung nach wie folgt:

Bestimmung	Rundfische	Rothscheer	Seyfische	Ges. Fische	Thran	Häringe	Guano
	W	o g e			Tonn.	Tonn.	Pfd.
Mittelländisches u. Adriatisches Meer	317.293	.	96	.	.	.	.
Russland . . .	.	45.658	10.030	345.764	.	3.192	.
Finnland . . .	.	600	2.400	.	.	100	.
Deutschland . .	798	192	.	9	34.303	4.535	912.650
Grossbritannien .	672	.	.	22.331	.	1.440	.
Holland	38.175	436	.	.	110	645	.
Belgien	4.850	.	.	.	.	.	.
Schweden . . .	.	540	28.255	780	.	7.681	.
Dänemark . . .	.	136	100	.	803	56	208.000

Die Ausbeute der Lofodener Fischerei betrug im Jahre 1873 ungefähr 19½ Mill. Stück Dorsche. Laut Angabe der von Seiten der Regierung eingesetzten Beaufsichtigungscommission wurden von obigem Quantum 11½ Mill. Stück gesalzen und dadurch zu Klippfisch gewirkt, 7½ Mill. wurden getrocknet und als Rundfische versendet, und ½ Mill. wurde von den Fischern selbst und den Bewohnern der Gegend verzehrt.

Das Quantum von 19½ Mill. ist als ein sehr ergiebiges zu betrachten, denn selten kommt in einem Jahre ein grösserer Fang vor.

Trotzdem wurden ungewöhnlich hohe Preise bezahlt, was namentlich durch die grosse Anzahl Käufer veranlasst wurde, die sich von südlicher gelegenen Gegenden dieses Landes eingestellt hatten.

Die Dorschfischerei in Finnmarken wurde ebenfalls mit günstigem Erfolge betrieben, indem sie ein grösseres Quantum als jemals früher lieferte. Man schätzt dasselbe auf ca. 14 Mill. Stück Fische.

Durchschnittlich wurden hiefür mässige Preise bewilligt, so dass die Abnehmer im Ganzen genommen einen lohnenden Einkauf machten, während die in Lofoden für das rohe Product angelegten übertriebenen Preise den Käufern nur schlechte Rechnung lieferten.

Die Seyfischerei in den Buchten und an der Küste wurde mit abwechselndem Glücke betrieben. Die hohen Preise, die man für diese Fischgattung am Ausschiffungsstande bewilligte, sprechen zur Genüge dafür, dass die Production im Jahre 1873 nur eine geringe Höhe erreicht hat.

Die Häringfischerei war durchschnittlich eine sehr günstige für den hiesigen District. Die Ausbeute stellte sich im Vergleich zum Vorjahre reichlicher heraus und da der Fang in den übrigen Districten dieses Landes und namentlich in der Gegend von Bergen und Stavanger, wo alljährlich grosse Fischereien stattzufinden pflegen, gänzlich fehlschlug, so wurden hierorts sehr gute Preise angelegt und bewilligt.

Die Expeditionen auf den Wallross-, Robben- und Weissfischfang wurden nicht mit gutem Erfolge gekrönt, indem sie im Ganzen genommen nur karge Resultate ergaben.

Handelsbewegung von Widdin im Jahre 1873.

Widdin. Die Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn betrug im Jahre 1873 9325 Zollctr. im Werthe von 373.968 fl. Die vorzüglichsten Gegenstände dieser Einfuhr waren:

	Menge Zollctr.	Werth fl.
Baumwollwaaren	199	20.000
Bier	565	4.700
Branntwein und Spiritus	629	12.580
Chemische Producte	107	1.280
Colonialwaaren und Südfrüchte	446	8.950
Eisen und Eisenwaaren, Emailgeschirr	491	58.920
Roheisen	604	6.040
Häute und Felle	489	25.950
Flachs, Hanf, Werg	281	2.110
Garne und Twiste	667	53.360
Glas und Glaswaaren	137	4.110
Kerzen, Seife, Fackeln	192	2.880
Krämereiwaaren	134	6.700
Kurzwaaren	48	4.800
Leder und Lederwaaren	219	43.800
Leinwand und Zwilch	413	8.260
Manufacturwaaren	171	17.100
Material- und Specereiwaaren	93	3.350
Mehl und Mahlproducte	286	2.860
Oel zum Genusse oder zu technischem Gebrauche	121	3.630
Petroleum	111	1.670
Papier	390	9.100
Reis	158	1.950
Seide und Seidenwaaren	3	4.500
Tabak	91	9.100
Zucker, Sirup und Candis	1816	47.000

Ueber Galatz und Ibraila sind theils von Triest, theils von Constantinopel 9513 Zollctr. Waaren für 423.335 fl. eingeführt worden, darunter namentlich:

	Menge Zollctr.	Werth fl.
Baumwolle	20	1.500
Baumwollwaaren	12	1.150
Branntwein und Spiritus	274	5.480
Chemische Producte	31	3.100
Colonialwaaren und Südfrüchte	1617	32.350
Effecten und Möbel	211	2.750
Eisen und Eisenwaaren, Emailgeschirre	502	60.250
Roheisen	213	2.130
Häute und Felle	1265	87.050
Garne und Twiste	370	29.600
Glas und Glaswaaren	284	8.620
Kerzen, Seife, Fackeln	395	5.950
Krämereiwaaren	255	12.750

Digitized by Google

	Menge Zollctr.	Werth fl.
Kurzwaaren	203	20.300
Leder und Lederwaaren	164	45.500
Leinwand und Zwilch	217	4.350
Manufacturwaaren	349	34.900
Material- und Specereiwaaren	181	6.360
Mehl und Mahlproducte	33	3.300
Oel zum Genusse oder zu technischem Gebrauche	270	8.100
Petroleum	665	9.975
Reis	321	3.850
Wein	243	2.430
Fische	1054	20.000

Von Widdin sind nach den oberen Donaugegenden 12.709 Zollctr. Handelsgüter im Werthe von 299.160 fl. verfrachtet worden. Die vorzüglichsten derselben sind:

	Menge Zollctr.	Werth fl.
Baumwolle	15	1.100
Baumwollwaaren	11	1.100
Branntwein und Spiritus	103	2.000
Leere Fässer	257	2.570
Häute und Felle	2924	200.000
Sumach und andere Gerbestoffe	410	1.500
Glas und Glaswaaren	44	1.300
Leder und Lederwaaren	530	6.500
Manufacturwaaren	7	1.000
Mehl und Mahlproducte	359	3.600
Schafwolle	7198	43.000
Tabak	141	20.000
Butter, Schmalz, Eier	111	5.300
Wein	161	1.000

Ebenso sind nach den unteren Donaugegenden 3316 Zollctr. im Werthe von 67.510 fl. abgegangen, und zwar hauptsächlich:

	Menge Zollctr.	Werth fl.
Branntwein und Spiritus	129	2.800
Colonialwaaren und Südfrüchte	71	2.840
Effecten und Möbel	221	3.200
Roheisen	158	1.580
Häute und Felle	707	3.900
Flachs, Hanf, Werg	142	1.420
Gemüse und Futterkräuter, Kartoffeln	111	400
Glas und Glaswaaren	165	5.000
Krämereiwaaren	62	6.000
Leder und Lederwaaren	11	2.850
Leinwand und Zwilch	166	3.500
Manufacturwaaren	32	4.800
Maschinen und Maschinenbestandtheile	100	1.000

	Menge Zollctr.	Werth fl.
Mehl und Mahlproducte	306	3.000
Papier	103	3.100
Butter, Schmalz u. dgl.	278	8.500
Zucker, Sirup und Candis	60	1.500

Die türkischerseits dem ganzen rechten Donau-Ufer entlang zum Schutze gegen die Cholera eingeführten scharfen Quarantänemassregeln haben den Handel von Widdin und seinen Dependenzen die längste Zeit des Jahrs hindurch gelähmt; erst im Herbste trat rücksichtlich des Exports von Rohproducten einige Besserung ein.

Dass es den hiesigen Manufacturisten nicht zum Besten erging, beruht wohl hauptsächlich auf der rapid zunehmenden Verarmung des türkischen Theils der Einwohnerschaft, welcher früher das Hauptcontingent an Kunden geliefert hat.

Auf die bulgarische Stadt- und Landbevölkerung, welche die zahlreichste und wohlhabendste ist, kann der Manufacturwaarenhändler nicht rechnen, da sich dieselbe bei der ihr eigenthümlichen übertriebenen Geldgier und Sparsamkeit nicht den geringsten Luxus erlaubt.

Der Absatz in Colonialwaaren gestaltete sich befriedigend. Von Rohproducten wurde insbesondere Wolle nach Oesterreich-Ungarn ausgeführt und lieferte zufriedenstellende Resultate.

Das Geschäft in Fellen und Häuten, insbesondere in Lamm- und Schaffellen, wovon jährlich viele tausend Ballen nach Oesterreich-Ungarn gehen, war flau. Der Grund hievon ist in der durch den Börsensturz hervorgerufenen Geldkrisis zu suchen, welche jedoch gegen Ende des Jahrs abnahm, als Capitalien, die früher im Börsenspiele engagirt gewesen, dem auf soliderer Basis ruhenden Waarenhandel zuflossen.

Das gegen Schluss des Jahrs ungarischerseits eingetretene Verbot der Einfuhr thierischer Rohproducte hiesiger Provenienz hat so manche gewinnversprechende Combination diesseitiger Rohproductenhändler vereitelt.

Dieselben verfielen jedoch auf den guten Einfall, die Felle, welche aus dem besagten Grunde nicht abgesendet werden konnten, den Winter über hier gerben zu lassen, und es dürften diese Vorräthe bei der dermaligen lebhaften Nachfrage nach Leder und insbesondere nach Corduan mit Gewinn an Mann gebracht werden.

Handels- und Schifffahrtsbewegung von Beirut im Jahre 1873.

Beirut. Die Gunst der wirthschaftlichen Verhältnisse, welche im Jahre 1872 ermunternd und fördernd auf den Handel Beiruts eingewirkt hatte, hat im Jahre 1873 nicht fortgedauert. Grosse Trockenheit beeinträchtigte die Getreideernte des Landes, beschädigte an vielen Orten die Sesam- und Baumwollpflanzungen und entzog dadurch dem Export einen Theil seiner wesentlichen Artikel.

Gleichzeitig war das Erträgniss der Seidenzucht nur ein mittelmässiges und demnach die Ausfuhr auch auf diesem Gebiete der Production im Vergleich mit dem Vorjahre rückgängig.

Die bedeutenden Getreidevorräthe, welche jedoch zur Zeit der neuen Ernte im Innern des Landes noch vorhanden waren, und die verhältnissmässig hohen Preise, zu welchen die syrische Seide im Jahre 1873 auf den europäischen Märkten Abnehmer

Digitized by Google

fand, liessen die Ungunst der wirthschaftlichen Zustände erst zu Ende des Jahrs ihre volle Wirkung auf den Handel Beiruts ausüben, so dass sich diese in der Handelsbilanz des Jahrs 1874 wahrscheinlich noch fühlbarer machen werden, als in jener von 1873, wenngleich die Abnahme der Ausfuhr im letzteren Jahre immerhin schon als eine beträchtliche bezeichnet werden muss.

Während nämlich der Gesammtwerth der Einfuhr nach Beirut, welche sich in 1872 auf 31,487.950 Frcs. belief, im Jahre 1873 noch den Betrag von 30,346.000 Frcs. erreicht hat, ist der Gesammtwerth der Ausfuhr von 19,153.000 Frcs. (in 1872) auf 13,900.000 Frcs. gesunken.

Bei dem Verkehr der Handelsschiffe in der Echelle von Beirut hat sich gegen das Vorjahr keine wesentliche Veränderung ergeben. Es sind hier während des Jahrs 1873 im Ganzen 189 Dampfer mit 169.286 Tonnen und 129 Segelschiffe mit 20.365 T. ein- und ausgelaufen, welche sich nach der Flagge in folgender Weise vertheilen:

Flagge	Dampfer		Segelschiffe	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	52	54.165	6	1.626
Französische	51	50.427	13	4.932
Englische	34	30.207	80	9.209
Russische	52	34.487	.	.
Italienische	.	.	22	3.937
Dänische	.	.	2	16
Schwedische	.	.	1	184
Walachische	.	.	1	92
Amerikanische	.	.	4	1.405
Zusammen	189	169.286	129	21.401

Von den Segelschiffen waren 2 österreichisch-ungarische mit 522 Tonnen und 1 italienisches mit 285 T. in Ballast, alle andern Fahrzeuge dagegen kamen und gingen beladen.

Ausserdem brachten noch 2859 kleine türkische Segelschiffe von 62.679 T. aus den griechischen und türkischen Häfen: Holz, Getreide, Früchte, Töpferwaaren und Colonialproducte nach Beirut, und exportirten als Rückfracht: Früchte, Baumwolle, Schafwolle, Sämereien und Tabak nach den kleinasiatischen Häfen, sowie nach den Inseln des Archipels und Griechenlands.

Auf die einzelnen Länder, welche sich im Jahre 1873 an dem Ein- und Ausfuhrhandel Beiruts betheiligt haben, entfallen von dem Gesammtwerthe des ersteren folgende Beträge: Oesterreich-Ungarn und Deutschland 3,360.000 Frcs., Amerika 1,854.000, Belgien 50.000, Aegypten 600.000, England 16,452.000, Frankreich 5,040.500, Griechenland 29.000, Italien 1,292.000, Schweiz 1,678.500 Frcs.

So wünschenswerth es auch wäre, den Antheil Oesterreich-Ungarns und Deutschlands an der obigen Gesammtsumme von 3,360.000 Frcs. getrennt zu kennen, so bieten doch die Mauthregister, sowie die Manifeste der Lloyddampfer in dieser Richtung nicht die genügenden Anhaltspunkte.

Ueberhaupt lassen sich bei dem gänzlichen Mangel einer officiellen Statistik in diesem Lande keine genauen Angaben über den diesseitigen Waarenverkehr machen, und haben deshalb die bezüglichen Daten, die grösstentheils nur privativen Mittheilungen hervorragender Kaufleute auf dem hiesigen Platze entnommen sind, lediglich Anspruch auf approximative Richtigkeit.

Ueber die vorzüglichsten Gegenstände der letztjährigen Einfuhr ist Folgendes zu bemerken:

Baumwoll- und Leinenmanufacturen aller Art wurden für 16,467.500 Frcs. importirt. Hievon entfallen auf England 14,200.000 Frcs., auf die Schweiz 1,500.000 Frcs., auf Deutschland 500.000 Frcs., auf Frankreich 250.000 Frcs., auf Oesterreich-Ungarn hingegen nur 17.500 Frcs.

Die Einfuhr von Tuch im Gesammtwerthe von 1,280.000 Frcs. vertheilt sich also: Oesterreich-Ungarn ca. 450.000 Frcs., Deutschland 650.000 Frcs., Frankreich 150.000 Frcs., England 30.000 Frcs.

Seidenwaaren wurden für 1,060.000 Frcs. zugeführt, und zwar aus Frankreich für 850.000 Frcs., aus Deutschland für 110.000 Frcs. und aus der Schweiz für 100.000 Frcs.

Fesse im Betrage von 240.000 Frcs.; davon aus Oesterreich-Ungarn für 225.000 Frcs., aus Frankreich (Algier) für 15.000 Frcs.

Eisenwaaren, wie: Nägel, Eisendraht, Schlösser, Thürbeschläge etc., für 545.000 Frcs.; davon aus Frankreich für 365.000 Frcs., aus England für 80.000 Frcs., aus Deutschland für 65.000 Frcs. und aus Oesterreich-Ungarn für 35.000 Frcs.

Leder und Lederwaaren für 519.000 Frcs.; davon aus Frankreich für 442.000 Frcs., aus Deutschland für 40.000 Frcs., aus Griechenland für 29.000 Frcs. und aus England für 8000 Frcs.

Glas- und Thonwaaren für 245.000 Frcs.; davon aus Oesterreich-Ungarn für 150.000 Frcs., aus Frankreich für 65.000 Frcs., aus Italien und Belgien für je 15.000 Francs.

Kurzwaaren und Quincaillerien für 325.000 Frcs.; davon aus Oesterreich-Ungarn für 145.000 Frcs., aus Frankreich für 90.000 Frcs., aus England für 75.000 Frcs. und aus Belgien für 15.000 Frcs.

Schreib-, Druck- und Cigarrettenpapier und Papierwaaren im Betrage von 490.000 Frcs.; davon aus Oesterreich-Ungarn für 380.000 Frcs., aus Frankreich für 80.000 Frcs. und aus Italien für 30.000 Frcs.

Eisen wurde für 560.000 Frcs., insgesammt aus England, Bauholz im Betrage von 100.000 Frcs., lediglich aus Oesterreich-Ungarn, importirt.

Reis für 1,785.000 Frcs.; davon aus Italien für 1,170.000 Frcs. und aus Aegypten für 615.000 Frcs.

Kaffee im Betrage von 410.000 Frcs.; davon aus Aegypten für 300.000 Frcs. und aus Frankreich für 110.000 Frcs.

Zucker im Betrage von 1,726.000 Frcs; davon aus Aegypten für 300.000 Frcs. und aus Frankreich für 1,426.000 Frcs.

Arzneimittel und Mineralwässer im Betrage von 268.000 Frcs.; davon aus Oesterreich-Ungarn für 50.000 Frcs., aus Frankreich für 130.000 Frcs., aus England für 80.000 Frcs. und aus Deutschland für 8000 Frcs.

Zündwaaren im Betrage von 152.000 Frcs.; davon aus Oesterreich-Ungarn für 142.000 Frcs., aus Frankreich für 10.000 Frcs.

Petroleum im Betrage von 1,784.000 Frcs. kam insgesammt aus Amerika.

Spiritus für 82.500 Frcs.; davon aus Frankreich für 77.500 Frcs. und aus Oesterreich-Ungarn für 5000 Frcs.

Von dem Gesammtwerthe der vorjährigen Ausfuhr aus dem Hafen von Beirut entfallen auf: Oesterreich-Ungarn 45.000 Frcs., Frankreich 10,288.000 Frcs., Aegypten und die Türkei 1,235.000 Frcs., Amerika 1,250.000 Frcs., England 488.000 Frcs., Deutschland 255.000 Frcs., Italien 140.500 Frcs., die Schweiz 125.000 Frcs., Russland 50.000 Frcs., Griechenland 25.000 Frcs.

Digitized by Google

Die vorzüglichsten Ausfuhrartikel waren:

Rohseide und Seidenstoffe im Betrage von 7,735.000 Frcs.; davon ging nach Frankreich für 7,200.000 Frcs., nach Deutschland für 250.000 Frcs., nach ägyptischen und anatolischen Häfen für 160.000 Frcs. und nach der Schweiz für 125.000 Frcs.

Gegen das Vorjahr zeigt sich in diesem Artikel eine Abnahme des Ausfuhrwerthes um nahezu 900.000 Frcs., obgleich die syrische Seide in Marseille mit 78—92 Frcs. pr. Kilogr. bezahlt wurde.

Seidencocons im Betrage von 2,212.500 Frcs.; davon nach Frankreich für 2.200.000 Frcs. und nach Italien blos für 12.500 Frcs. Hier zeigt sich im Vergleiche mit 1872 sogar eine Verminderung um 1,050.000 Frcs., obgleich das Ausland 30—33 Pstr. pr. Oka Cocons loco Beirut bezahlte.

Rohe ungewaschene Wolle im Betrage von 1,495.000 Frcs.; davon nach Frankreich für 175.000 Frcs., nach Amerika für 1,200.000 Frcs., nach England für 80.000 Frcs. und nach Italien für 40.000 Frcs. Die Preise schwankten zwischen 1500—1600 Pstr. pr. 200 Oka ($4^1/_4$ Zollctr.).

Tabak aus dem Libanon für 1,000.000 Frcs., sämmtlich mit der Bestimmung nach Aegypten.

Gesalzene Felle für 350.000 Frcs.; davon nach Frankreich für 250.000 Frcs., nach Aegypten für 45.000 Frcs., nach Italien für 25.000 Frcs., nach Griechenland für 25.000 Frcs. und nach Deutschland für 5000 Frcs.

Schwämme im Betrage von 340.000 Frcs.; davon nach Frankreich für 325.000 Frcs. und nach Oesterreich-Ungarn für 15.000 Frcs.

Erdpech im Betrage von 168.000 Frcs.; davon nach England für 60.000 Frcs., nach Amerika für 50.000 Frcs., nach Aegypten für 30.000 Frcs. und nach Italien für 28.000 Frcs.

Alle übrigen aus Beirut im Jahre 1873 ausgeführten Artikel repräsentiren nur geringere Werthe, doch muss hier ausdrücklich bemerkt werden, dass, während sich in Beirut der Import nahezu des ganzen mittleren und südlichen Syrien von Lattakia bis Jaffa concentrirt, die Ausfuhr aus dem inneren Gebiete ihren Weg nach dem Auslande nicht blos über Beirut, sondern zum grossen Theile auch über die anderen syrischen Häfen nimmt.

So sind Lattakia und Tripoli die Austrittsechellen für die Bodenproducte des Orontesgebietes von Dschisz-el-Schoyr bis Homs, Saida für jene der fruchtbaren Niederung von Merdsch-Ajim, St. Jean d'Acre und Caifa für den Getreideüberfluss der Ebenen von Esdrelom und des Hauran.

Trotz der nur mittelmässigen Ernte wurden z. B. im Jahre 1873 aus den beiden letztgenannten Echellen 200.000 Kilo Weizen im Werthe von 1,000.000 bis 1,200.000 Frcs. und 60.000 Kilo Gerste im Werthe von 180.000 bis 200.000 Frcs. exportirt. Tripoli exportirte an Südfrüchten allein 40.000 Kisten im Werthe von nahezu 500.000 Francs.

Durch diesen Export der Nebenhäfen fliessen dem Lande die nöthigen Summen zur Deckung des Ausfalles zu, der sonst durch den Mehrbetrag der Einfuhr Beiruts im Vergleiche zur Ausfuhr in der Handelsbilanz Syriens sich ergeben würde — eine Bilanz, die bei halbwegs günstigen Ernten noch immer als eine active bezeichnet werden kann.

Leider stehen der Entwicklung der Bodencultur in Syrien, wie sie bei dem gänzlichen Verfalle der einst blühenden einheimischen Industrie so dringend nothwendig wäre, um einer stets wachsenden Verarmung der Landbevölkerung Einhalt zu thun, noch immer sehr ernste Hindernisse entgegen.

Das grösste davon ist die ungenügende Rechtssicherheit des Grundbesitzes infolge der noch nicht durchgeführten Katastrirung des Landes, des Abganges eines regel-

mässigen Grundbuches und der hinter den Ansprüchen der Neuzeit weit zurückgebliebenen agrarischen Gesetzgebung.

Nicht minder schwer lastet auf dem Lande die arge Vernachlässigung der Strassen- und Brückenbauten. In ganz Syrien besteht ausser der von einer französischen Gesellschaft vor 12 Jahren vollendeten Chaussée von Beirut nach Damascus nicht eine einzige Fahrstrasse, obwohl Hunderttausende von Piastern für Versuche einzelner Gouverneure auf diesem Gebiete ausgegeben wurden, die jedoch zu keinem nennenswerthen Resultate führten, und verfallene Brücken auf den besuchtesten Verkehrswegen gehören hier keineswegs zu den Seltenheiten.

Es ist natürlich, dass der Transport der Bodenproducte aus dem Innern an das Meer unter solchen Verhältnissen ein kostspieliger ist und bei eintretender schlechter Witterung während des Winters oft wochenlang unterbrochen bleibt.

Ein weiterer Uebelstand ist die ungleiche Besteuerung von Grund und Boden, welcher an vielen Orten eine veraltete und ungerechte Schätzung zu Grunde liegt.

Alle diese Umstände zusammengenommen, ganz abgesehen von dem Mangel jeder Anregung zu einer besseren Bodenbewirthschaftung durch Lehre und Beispiel, haben es dahin gebracht, dass die Lage des Landmanns in vielen Districten Syriens bereits eine sehr bedenkliche geworden ist, da er die Abgaben nicht mehr erschwingen kann und mancher deshalb in bitterer Noth die Scholle, die er sein Eigenthum nannte, zu verlassen und sein Heil in der Auswanderung zu suchen gezwungen ist.

So erklärt sich die in den inneren Districten immer merklicher hervortretende Entvölkerung des Landes. Allen diesen Uebeln aber könnte rasch abgeholfen werden, wenn den wirthschaftlichen Interessen grössere Beachtung zugewendet, die lang projectirten Strassen- und Eisenbahnbauten, eine allgemeine Vermessung des Bodens und so manches andere Werk mit Energie in Angriff genommen würde.

Trotz alledem wäre die Betheiligung Oesterreich-Ungarns an dem syrischen Waarenaustausche noch einer Steigerung fähig. Während des Jahrs 1873 hat aber leider eine Abnahme unserer Einfuhr nach Syrien in jenen wenigen Artikeln stattgefunden, in welchen wir sonst den hiesigen Markt beherrschten.

Darunter gehören zunächst die österreichischen Tuche, wovon im Jahre 1873 ein Werth von 700.000—800.000 Frcs. nach Beirut importirt wurde, während der diesfällige Werth im Jahre 1872 über 1 Mill. Frcs. betragen hat.

Zum Theil kommt diese Abnahme wohl auf Rechnung verminderten Absatzes in Tüchern überhaupt, zum Theil ist sie aber auch der steigenden Concurrenz der deutschen Fabrikate zuzuschreiben.

Die deutschen Tücher, obwohl von geringerer Feinheit, bestechen den syrischen Käufer vor Allem durch ihren schönen Glanz und verhältnissmässige Billigkeit.

Die österreichische Tuchfabrikation wird energische Anstrengungen machen müssen, wenn sie den orientalischen Markt nach wie vor sich erhalten will.

Der Einfuhr österreichischer Glaswaaren erwachsen aus den Bestimmungen des österreichisch-türkischen Mauthtarifs einige Schwierigkeiten, da dieser zwischen ordinären leichten und ordinären schweren, sowie zwischen feinen und halbfeinen Waaren keinen Unterschied macht.

Dadurch sind die hierlands gesuchtesten Glaswaaren wie: ordinäre Trinkgläser, Wasserkrüge und zumal die viel begehrten Flaschen für die Narghiles (türkische Wasserpfeife) in der Concurrenz mit französischem und belgischem Fabrikat im Nachtheile.

In Bauholz, Arzneiwaaren, Zündhölzchen, türkischen Fessen, Stahl, Spiegeln und Papier hat der österreichisch-ungarische Import nach Beirut im Jahre 1873 keine Abnahme erlitten.

Digitized by Google

Bei emsigem und umsichtigem Eingehen in die Bedürfnisse des hiesigen Marktes könnte aber Oesterreich-Ungarn noch verschiedene andere Artikel, wie z. B. Eisenwaaren und Quincaillerien, in grösserer Menge mit Vortheil in diesen Gegenden absetzen.

Erleichtert würde die Ausdehnung des Importes jedenfalls, wenn der österreichisch-ungarische Handelsstand auch dem Exportgeschäfte aus Syrien, das gegenwärtig so gut wie gar nicht gepflegt wird, seine Aufmerksamkeit zuwenden wollte, da hierdurch eine innigere Verbindung mit den österreichisch-ungarischen Märkten und eine Entwicklung des Trattengeschäftes mit denselben erzielt würde.

Leider steht hiebei die ungenügende Postverbindung mit Oesterreich-Ungarn, sowie der Umstand, dass die Dampfschiffe des österreichisch-ungarischen Lloyd von den syrischen Echellen nur Beirut und Caifa befahren, hindernd entgegen.

Mit Befriedigung muss erwähnt werden, dass im Jahre 1873 einzelne österr.-ungarische Handelsreisende im Auftrage inländischer Häuser die Verhältnisse des syrischen Marktes eingehend erforscht, Muster österreichisch-ungarischer Fabrikate den hiesigen Consumenten zugänglich gemacht und deren Bestellungen entgegen genommen haben — ein Vorgang, der, vielseitig nachgeahmt, für die Hebung unseres Handels gewiss von grossem Nutzen sein wird.

In den Bank- und Creditverhältnissen Syriens ist während des Jahrs 1873 keine Neuerung eingetreten. Noch immer ist die Filiale der ottomanischen Bank in Beirut das einzige bedeutende und unabhängige Geldinstitut des Landes, das aber den Kaufleuten hier keinen Contocurrent eröffnet und für den Handel nur durch Escomptirung von Wechseln und Gewährung von Vorschüssen auf Waarenvorräthe von einigem, wenn auch beschränktem Nutzen ist, da es seine Thätigkeit vorzüglich der Eincassirung und Auszahlung von Geldern für Rechnung der Regierung zuwendet.

Neben der ottomanischen Bank bestehen einzelne Privatbanken mit beschränktem Capital und geringer Sicherheit, welche dem Kleinhandel, dem Gewerbstande und den kleinen Grundbesitzern Darlehen gegen hohe Zinsen (1 1/2—2 pCt. pr. Monat) gewähren.

Durch Errichtung einer Pfandleihanstalt und einer Hypothekenbank würde einem dringenden Bedürfnisse des Landes abgeholfen werden.

Der Preis der wichtigsten Consumtionsartikel während Jahrs 1873 war folgender:

Mehl aus Damascus 2—2 1/2 Pstr. (à 9 kr.), aus Beirut 1 3/4—2 Pstr., Rindfleisch 5—7 Pstr., Hammelfleisch 5—9 Pstr., gesalzene Butter 12 1/2—15 Pstr., Kaffee 20—21 Pstr., Zucker 6—6 1/4 Pstr., Oel 6 1/2—7 Pstr., Seife 5 1/4—6 Pstr., Alles pr. Oka (2 1/4 Zollpfd.); Kohlen 85—105 Pstr. und Holz 32—36 Pstr. pr. 200 Oka.

Die Course der 3 Monat-Wechsel variirten zwischen 126—127 Pstr. pr. Pfd. Sterling auf London, 197—200 Para pr. Franc auf Marseille, und 11—11 3/8 Pstr. pr. Silbergulden ö. W. auf Wien.

Namhafte Fallimente haben in Beirut auch während des Jahrs 1873 nicht stattgefunden.

Schifffahrt und Handel von Akyab im Jahre 1873.

Akyab. Das Jahr 1873 hat sich im Allgemeinen für den Ausfuhrhandel dieses Platzes, sowie für das Gedeihen der Provinz als kein günstiges erwiesen. Bei den schlechten Preisen, welche auf den europäischen Märkten für Reis in Aussicht standen, mussten die Exporteure darauf bedacht sein, möglichst billig einzukaufen, die Pflanzer erhielten daher in der ersten Zeit für ihr Product nur sehr niedrige Preise, die ihnen keine Rechnung liessen, während die Ernte nur ein mittelmässiges Quantum geliefert hatte.

Als es sich im März schon zeigte, dass die zum Export verfügbare Menge hinter den gehegten Erwartungen zurückblieb, trat freilich eine rasche Steigerung der Preise ein, die den Producenten schliesslich noch einigen Gewinn brachte, dagegen wieder den Exporteuren schadete, die ohnehin schon mit ungünstigen Conjuncturen zu Hause zu rechnen hatten.

Manche der späten Abladungen würden grosse Verluste verursacht haben, wenn nicht gegen Ende des Jahrs die europäischen Märkte infolge des schlechten Ausfalls der Getreide-Ernte und späterhin durch die Nachrichten über die in Bengalen bevorstehende Hungersnoth einen raschen Aufschwung genommen hätten.

Das Geschäft eröffnete ungewöhnlich früh, indem schon um die Mitte Januar regelmässige Zufuhren eintrafen und zu einem Preise von 4 s. 6 d. pr. englischen Ctr. abgesetzt wurden.

Bis Mitte März blieben die Anfuhren sehr gut, dann zeigte sich aber plötzlich eine bedeutende Abnahme, und sobald sich herausstellte, dass dies die Folge der verringerten Vorräthe im Lande sei, wurde der Begehr drängend und Preise gingen in sehr kurzer Zeit auf 5 s. 10½ d. pr. Ctr.

Der Vorrath von Reis im Lande war schon im Juni gänzlich erschöpft und sind daher nach der Regenzeit im letzten Jahre keine Abladungen mehr gemacht worden.

Das Quantum der Ausfuhr ist 134.474 Tons, wovon 123.474 T. nach Europa und 11.000 T. nach indischen Häfen (Madras-Küste und Chittagong) abgeladen wurden. Der Werth dieser Ausfuhr berechnet sich auf 6,500.000 Rupees oder 650.000 Pfd. Stlg. Die Verschiffung nahm 136 europäische Schiffe in Anspruch, welche folgenden Flaggen angehörten:

Flagge	Schiffzahl	Register-Tonnen	Wirkliche Ladung in Tonnen
Oesterreichisch-ungarische .	2	1.369	1.800
Amerikanische	5	4.236	5.890
Belgische	1	1.047	1.568
Dänische	1	794	1.106
Englische	36	24.845	35.751
Französische	5	2.879	3.931
Holländische	1	1.256	1.875
Italienische	52	32.662	43.601
Deutsche	8	5.052	7.063
Norwegische	14	8.953	12.547
Schwedische	11	5.668	8.342
Zusammen . .	136	88.761	123.474

Die 2 österreichisch-ungarischen Schiffe kamen in Ballast, das eine aus London, das andere aus Singapore, und gingen von hier mit 10.850 und resp. 8952 Säcken Reis beladen auf Order nach Falmouth ab.

Das Importgeschäft des Jahrs 1873 bot wenig Bemerkenswerthes dar. Eine directe Einfuhr aus Europa fand nicht statt, mit Ausnahme von einigen Ladungen Steinkohlen für den Bedarf der hiesigen Dampfmühlen. Der indirecte Import war eher geringer als in früheren Jahren, da die Eingebornen infolge der schlechteren Preise für ihr Product weniger kauffähig waren.

Für die europäische Schifffahrt waren die Verhältnisse unseres Platzes auch nur ungünstig; es war im Ganzen wenig Frage nach Schiffen, und die Frachten, welche im Februar und März noch 3 L. 17 s. 6 d. pr. englische Ton betragen hatten, fielen im April auf 2 L. 15 s. und waren auch im Mai nur 3 L., wie sich denn überhaupt unsere Reishäfen gegen Ende der Saison fast immer als wenig lohnend zeigen.

Digitized by Google

Die beste Zeit für frachtsuchende Fahrzeuge in unseren Häfen ist der Februar, wo sich gewöhnlich eine lebhafte Frage für Schiffsräume zeigt.

Zwei Schiffe verunglückten im vergangenen Jahre vor unserem Hafen: ein deutsches in Ballast und ein schwedisches mit Reis beladen, beide in derselben Nacht und aus derselben Ursache, indem sie durch starke Strömung auf die vor der Mündung unseres Flusses befindliche Barre geriethen und sofort voll Wasser liefen. Die Mannschaft von beiden Schiffen rettete ihr Leben, musste aber ihre Effecten im Stiche lassen.

In den Verhältnissen des Ackerbaues der Provinz hat sich nichts geändert. Die Hoffnung, welche man hegte, durch Einbürgerung von Rangoon-Reissorten dem hiesigen Reisbau einen Aufschwung zu geben, scheint nicht in Erfüllung zu gehen. Die Pflanzer weigern sich, weitere Versuche mit diesen Sorten zu machen, da der Ertrag derselben dem der einheimischen Sorten zu sehr nachstehe. Anscheinend ist der schwere und anhaltende Regen, wie er in hiesiger Provinz alljährlich vorkommt, die Ursache des geringeren Ertrags, da der Rangoon-Reis weniger Wasser verlangt.

Der Bau des neuen Leuchtthurms auf Oysterreef machte 1873 nur sehr langsame Fortschritte und dürfte dessen Vollendung noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Bahia im Jahre 1873.

Bahia. Während des Jahrs 1873 liefen hier 802 Handelsfahrzeuge von 682.900 Registertonnen unter folgenden Flaggen ein:

Flagge	Dampfer	Segelschiffe	Gesammtzahl
Englische	193	167	360
Deutsche	33	78	111
Brasilianische	49	51	100
Französische	39	18	57
Portugiesische	3	42	45
Amerikanische	25	8	33
Schwedisch-norwegische	.	29	29
Holländische	.	19	19
Dänische	1	15	16
Spanische	1	13	14
Italienische	1	8	9
Oesterreichisch-ungarische	.	6	6
Russische	.	1	1
Belgische	.	1	1
Chilenische	1	.	1
Zusammen	346	456	802

Von den österreichisch-ungarischen Fahrzeugen kamen 3 mit Mehl aus Triest, 2 in Ballast, während das sechste blos wegen Krankheit seines Capitäns diesen Hafen berührte. Bei der Ausfahrt ging 1 dieser nationalen Schiffe mit Zucker nach London, 2 fuhren mit gleicher Ladung nach dem Canal, und 1 war ebenfalls mit Zucker nach Lissabon bestimmt; das letzte endlich segelte mit dem Reste seiner in Mehl bestehenden Herfracht nach Rio de Janeiro.

Bahia exportirte in der 12monatlichen Periode vom 1. October 1872 bis 30. September 1873 folgende Producte: 30.093 Kisten und 390.080 Fässer Zucker, 21.821 Ballen Baumwolle, 51.748 Säcke Kaffee, 21.616 Säcke Cacao, 185.760 Colli Tabak, 138.809 St. Häute, 24.850 Packen Holz.

Grossbritannien, Frankreich, Deutschland, Portugal und Italien sind die Länder, welche von diesen Waaren am meisten erhielten; ausserdem gingen bedeutende Partien auf Order nach dem Canal.

In Bezug auf Eisenbahnen hat sich während des Jahrs 1873 nichts geändert, die Dampferverbindungen haben jedoch eine Vermehrung durch die Porto-Linie (Progresso Maritimo genannt) erfahren, auf welcher allmonatlich 1 Dampfer verkehrt. Ausserdem expedirt die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft monatlich 1 Dampfer mehr.

Die Colonien Muniz, Theodoro, Carolina und Leona, welche von März bis September 1873 mit 1803 Colonisten bevölkert wurden, zählten am Schlusse dieses Jahrs nur noch bei 150 Seelen und gehen rettungslos ihrem Untergang entgegen, weil fast keine der nöthigen Grundbedingungen für eine zukunftversprechende Colonisation vorhanden ist.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann J. C. Labhart-Lutz in Manila zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consular-Gebühren huldreichst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 20. November 1874.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann und Gerenten des österreichisch-ungarischen Viceconsulats zu Rotterdam, Friedrich v. Overzee, zum unbesoldeten Viceconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren huldreichst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 23. November 1874.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem österreichisch-ungarischen General-Consul in Lissabon Georg v. Martyrt die Truchsessenwürde allergnädigst zu verleihen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 5. December 1874.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den k. und k. Consularagenten in Novoselitza, Bernhard Exelbirth, zum unbesoldeten Viceconsul und Leiter der k. und k. Consular-Agentie in gedachter Stadt mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 15. December 1874.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Consul Wilhelm Filek v. Wittinghausen den ottomanischen Medjidie-Orden dritter Classe annehmen und tragen dürfe. (Allerhöchste Entschliessung vom 16. December 1874.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Errichtung eines Honorar-Viceconsulats in Berlad allergnädigst zu genehmigen und den ehemaligen Starosten Cornel Scholtz zum unbesoldeten Viceconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren huldreichst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 20. December 1874.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Versetzung des Viceconsuls Stefan Bratich in den bleibenden Ruhestand allergnädigst zu bewilligen und demselben zugleich in Anerkennung seiner langjährigen ausgezeichneten Dienstleistung den Titel eines k. und k. Consuls taxfrei zu verleihen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 30. December 1874.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den beim k. und k. Generalconsulate in Rustschuk in Verwendung stehenden Consulareleven Hugo Kutschera zum Viceconsul allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 30. December 1874.)

— Der k. und k. Generalconsul Georg v. Martyrt in Lissabon ist von seiner Urlaubsreise zurückgekehrt und hat die Leitung der Amtsgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Consul Alfons Ritter v. Questiaux in Trapezunt ist von seinem Urlaube zurückgekehrt und hat die Leitung der Dienstgeschäfte wieder übernommen.

— Der neu ernannte k. und k. Viceconsul für Malaga, Wilhelm Dörr, hat die Amtsgeschäfte daselbst bereits übernommen.

Digitized by Google

Leipziger Neujahrsmesse 1875.

Leipzig, 20. Januar 1875. Die mit voriger Woche beendigte Leipziger Neujahrsmesse ist eine der unbedeutendsten gewesen und liess nach fast allen Richtungen die Abnahme des Verkehrs auf dieser ohnehin am wenigsten wichtigen der drei hiesigen Messen wahrnehmen.

Es spricht sich das auch im Fremdenverkehr aus, indem nach amtlicher Angabe diesmal beim Fremdenbureau des Polizeiamtes nur 6017 Fremde, dagegen in der Neujahrsmesse 1874 6476, also diesmal um 459 weniger angemeldet worden sind. Anmeldescheine an Personen, welche länger als drei Tage verweilten, wurden 3410, in der vorjährigen Neujahrsmesse 3748, ausgestellt, diesmal also um 338 weniger.

Verkäufer und Käufer lassen nach und nach diese Messe unbesucht, die in eine Zeit fällt, wo es zu spät für die Wintersaison und zu früh für die Frühjahr- und Sommersaison ist, um Einkäufe zu machen.

Unmittelbar nach der Messe werden ja den Käufern durch die Handelsreisenden die neuen Muster für Frühjahr- und dann für Sommerartikel in der Heimat zur Auswahl und Bestellung vorgelegt.

In früherer Zeit, vor der Entwicklung der Eisenbahn- und Dampfschiffverbindung, war das allerdings anders. Damals kamen zur Neujahrsmesse viele Käufer aus den Ländern der unteren Donau, vom Schwarzen Meere und aus Polen, um sich bereits mit Frühjahr- und Sommerartikeln zu versorgen, weil der Transport gewöhnlich mehrere Wochen, zuweilen Monate dauerte, während er jetzt meist nur nach Tagen zählt.

Früher hatten baumwollene Rock- und Hosenstoffe in der Neujahrsmesse ihren Hauptabsatz, weil sie für ferne östliche Länder gebraucht wurden, und ausser der für den Transport nöthigen langen Zeit auch noch zu berücksichtigen war, dass dieselben erst weiter in Verarbeitung genommen werden mussten, um sie in die für jene Märkte erforderlichen Kleider zu verwandeln.

Diesmal ist der Absatz in derlei Artikeln hier nur unbedeutend gewesen und werden dieselben erst später, hauptsächlich im Wege der Bestellung direct von den Productionsorten bezogen.

Einigermassen namhafte Geschäfte wurden in fabricirtem Leder gemacht, von dem aber auch nur höchstens 10.000 Ctr. am Platze gewesen sein werden. Prima Sohlenleder von Trier, Malmedy, St. Vith etc. fehlte in directer Zufuhr ganz; von dem, was sonst von guter starker Waare am Markte war, wurde ein nicht unbedeutender Theil von einem französischen Lieferanten erworben.

Die Preise sind um diese Jahreszeit bei der meist sehr mangelhaften Trocknung wenig massgebend, zumal der Frost es erschwert, den Grad der Feuchtigkeit zu taxiren, welchen die Waare besitzt. Für Luxemburger werden dieselben mit 65—66 Thlr., für Siegener mit 46—66 Thlr., für Eschweger in besserer Qualität mit 53—54 Thlr., für leichteres mit 46—48 Thlr. angegeben; starke Waare galt bis 60 Thlr. pr. Ctr.

Deutsches Zahmsohlleder von starker Sorte wurde mit 56—57 Thlr., geringere Qualität mit 50—52 Thlr. bezahlt, Vacheleder zu 50—58 Thlr., geringeres zu 50 bis 52 Thlr., Hamlock zu 44—50 Thlr. verkauft. Für Kipsleder sind 17—22 Ngr., für braunes Kalbleder 35 Ngr., für Gera'er Waare 36—50 Ngr. pr. Pfd. gelöst worden.

Deutsches Rossleder ging nur in besserer Qualität zu 20—25 Ngr., schwarzes Blankleder zu 16 Ngr., helles derlei Leder zu 17½ Ngr. ab. Braunes Schafleder war gefragt und wurde bis 66 Thlr. bezahlt; das sehr reichlich zugeführte alaungare Schafleder ist um 5—6 Thlr. gegen den Herbst im Preise zurückgegangen, da die Käufer hiefür aus Böhmen und Süddeutschland ausblieben.

Mit Tuchwaaren, Buckskins und den dazu gehörenden Stoffen war der Markt, soweit besonders glatte ½- bis ¾-Dicktuche in Betracht kommen, wie Sagan, Finsterwalde, Goldberg, Görlitz, Guben, Bischofswertha etc. sie liefern, noch immer zu reichlich befahren, obgleich eine gewisse Einschränkung der Erzeugung, namentlich von farbigen Tuchen aus Döbeln, Lengenfeld, Nossen, Schwiebus, Wittenberg, Kirchberg, bemerkbar gewesen ist und mehrere der in der Gründerperiode errichteten Tuchwaarenfabriken bereits in's Stocken gerathen sind, auch mehr Fabrikanten als sonst es vorgezogen haben, nicht mit Lager, sondern nur mit Mustern auf kurze Zeit zur Messe zu kommen.

Für die Tuchbranche bietet die Neujahrsmesse nur selten noch einen lebhaften Verkehr und unter dem Drucke der gegenwärtig auf dem Manufactur- und Fabrikwaarenhandel lastenden Conjunctur war vollends kein solcher zu erwarten.

Es fehlten viele Käufer aus Süddeutschland; Schweden und Norwegen war durch die Unwegsamkeit der Eisenbahnen und die Einstellung der regelmässigen Dampfschifffahrt abgeschnitten; die Schweiz, Bremen und Hamburg waren fast gar nicht vertreten, ebenso die kleine Kundschaft aus dem deutschen Zollvereine.

Nur die Holländer hatten sich diesmal zahlreich eingefunden und brachten einiges Leben in den sonst stillen Verkehr auf den Lagern von schwarzen Tuchen und halbschweren Buckskins. Um grössere Partien zu verwerthen, mussten jedoch Concessionen an den Preisen gemacht werden.

Im Allgemeinen zeigten aber die Fabrikanten von Musterwaaren geringe Neigung zum Entgegenkommen, da bei diesen weniger das Rohmaterial und mehr die Erfindung, der Geschmack und die solide Ausarbeitung der feinen Gattungen in Frage kommen.

Luckenwalde und Grossenhain zeichneten sich in dieser Beziehung besonders aus. In gut ausgearbeiteten Mustersachen erzielten auch Crimmitschau und Werdau einigen Absatz.

Die Aufmerksamkeit der Fabrikation verdienen insbesondere die englischen Kammgarnstoff-Fabrikate, welche stark nach Nordamerika exportirt werden und die auch auf unserem Continent für längere Zeit gute Aussichten haben.

Mit richtiger Beurtheilung dieser Umstände hat die deutsche Fabrikation nunmehr angefangen, dem französischen und englischen Geschmacke sich anzuschliessen und wurden von verschiedenen Seiten her die sog. imitirten Kammgarnstoffe auf den Markt gebracht.

Aber erst neuerlich haben rheinische Fabriken, um der englischen Fabrikation in Kammgarnstoffen entschieden Concurrenz zu machen, mit nicht geringem Aufwande, aber auch mit günstigem Erfolge ganze Etablissements für Kammgarnstoffe in Betrieb gesetzt.

Ueber andere Branchen ist von der Neujahrsmesse kaum Erwähnenswerthes zu berichten, da Grossogeschäfte darin während derselben fast gar nicht vorkommen.

Dahin gehören Rauhwaaren, bezüglich welcher nur zu bemerken erübrigt, dass die Januar-Auction von amerikanischem Bisam mit einer neuen Preissteigerung von ca. 15 pCt. gegen Herbst und von mehr als 30 pCt. gegen Januar vorigen Jahrs verlaufen ist; ferner kurze Waaren, Leinengewebe, auch wollene und Strumpfwaaren. Von letzteren haben blos sog. Phantasie-Artikel einige Beachtung gefunden.

Böhmische Glaswaaren sind gar nicht vertreten gewesen und finden zum Neujahr hier überhaupt keinen Absatz.

Digitized by Google

Das Messgeschäft in Häuten und Fellen war theils wegen mangelhafter Auswahl, theils wegen hoher Ansprüche der Inhaber weder ein irgend belangreiches, noch ein derart regelmässiges, dass sich massgebende Thatsachen davon berichten liessen. Die abwartende Stimmung, welche jetzt im Waarenhandel vorherrscht, machte auch auf diesem Gebiete sich geltend.

Diese Neujahrsmesse war die erste nach der mit dem Jahre 1875 in's Leben getretenen Einführung der neuen Reichswährung und Markrechnung im Handel und Verkehr. Da man aber in der Hauptsache fast nur alte Münzen sieht und namentlich das neue Gold gar nicht im Verkehre vorkommt, so scheint der Uebergang nur langsam sich Bahn brechen zu wollen.

Der Cours österreichischer Bank- und Staatsnoten, welcher seit 1. Januar d. J. zu 100 fl. ö. W. in Mark (statt 150 fl. für 100 Thlr.) berechnet wird, hat sich in neuerer Zeit ziemlich unverändert behauptet und werden gegenwärtig 100 fl. B. N. mit 182 bis 183·10 Mark notirt.

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Cardiff im Jahre 1873.

Cardiff. Die Ergebnisse des Handels, der Schifffahrt und Industrie von Südwales im Allgemeinen und von Cardiff im Besonderen sind während des Jahrs 1873 in vieler Hinsicht wohl befriedigend gewesen, obschon das Fehlschlagen in manchem Geschäftszweige nicht in Abrede gestellt werden kann.

Dem Steinkohlenhandel gebührt unbedingt der erste Rang. Schon seit Beginn des Jahrs erhob sich eine ungemein lebhafte Nachfrage nach den in Südwales zu Tage geförderten Steinkohlen und die Betheiligung Cardiffs in dieser Richtung war hervorragender als diejenige der Nachbarhäfen.

Allem Anscheine nach war die Quantität der gewonnenen Kohle beträchtlicher als in irgend einem vorausgegangenen Jahre, und demzufolge wurde eine weit grössere Menge sowohl nach dem Auslande als auch küstenweise verschifft.

Allerdings ergaben sich von Monat zu Monat Schwankungen, welche sich aber durch die zwischen Arbeitgebern und Arbeitern bezüglich der Löhnungen obwaltenden Streitigkeiten und durch andere Ursachen von minderem Belange hinreichend erklären.

Namentlich brachen zahlreiche Uneinigkeiten dieser Art zu Anfang des Jahrs aus, und auch die grosse Arbeitseinstellung in den Eisenwerken dieses Bezirks beeinflusste das Kohlengeschäft in nicht geringem Grade, da in vielen Kohlengruben, welche den Bedarf für die Eisenhämmer lieferten, die Thätigkeit gänzlich aufgehört hatte.

Gegen Jahresschluss wurden die Bergleute wieder regelmässiger und ruhiger in ihren Verrichtungen, und da die Nachfrage vom Auslande stetig zunahm, entfiel auch jeder Grund zu der Befürchtung, dass das Angebot den Begehr übersteigen würde; weshalb die Preise ungeachtet der sich widersprechenden Voraussetzungen Vieler den gewonnenen Standpunkt behaupteten.

Die Lieferung von Steinkohlen nach Cardiff und den Nachbarhäfen stieg beträchtlich im Laufe des Jahrs 1873, was durch die regelmässigere Ausbeutung bestehender und die Eröffnung neuer Kohlengruben veranlasst wurde.

Unter den neuerer Zeit in's Leben getretenen Gesellschaften sind die „Cardiff- and Swansea-Company für geruchlose Dampfkohlen“ und die „Newport and Abercam Black Vein- (schwarze Ader-) Company“ zu erwähnen.

Der letzte Monat des genannten Jahrs zeichnete sich, unbeeinträchtigt durch das sehr liberale Einhalten der Weihnachtsfeiertage seitens der Arbeiter, jedenfalls als der geschäftigste und rührigste aus. Von Cardiff allein wurden im Laufe des December 275.794 Tonnen Steinkohlen (gegen 183.985 Ton. im nämlichen Monate des Vorjahrs) nach dem Auslande und 74.619 (gegen 67.663) Ton. küstenweise versendet.

Im grossen Ganzen kann man wohl das Jahr 1873, was das Kohlengeschäft betrifft, als das vortheilhafteste bezeichnen, das dieser Bezirk je erlebt hat, denn nicht nur die Ausfuhr war bedeutender als in frühern Perioden, auch die herrschenden Preise gestatteten einen Ertrag wie noch nie zuvor.

Arbeitgeber und Arbeiter zogen aus dieser günstigen Sachlage den gleichen Nutzen, indem die erstern von jeder neu geförderten Tonne einen erhöhten Gewinn und die letztern einen Lohn erzielten, der alles Aehnliche bei weitem übertraf.

Dadurch geschah es, dass die Werkleute trotz der durch gegenseitiges Uebereinkommen auf 9 Stunden des Tags herabgesetzten Arbeitszeit dennoch eine höhere Entlohnung als vordem zu Wege brachten.

Südwales verschickt seine Kohlen hauptsächlich nach dem Auslande, während in den Häfen Nord-Englands die Kohlenverladung zu gutem Theile blos küstenweise stattfindet.

Frankreich, das unter den europäischen Staaten als einer der stärksten Abnehmer für Dampfkohlen von Südwales gilt, machte in 1873 namhafte Bestellungen.

Auch darf nicht vergessen werden, dass die wirksame Fürsprache der Parlaments-Mitglieder Forthergill und Vivian im Hause der Gemeinen dem hierländigen Kohlengeschäfte einen wesentlichen Vorschub geleistet hat.

Die Commission, welche vom Parlament ernannt wurde, um über die Eigenschaft und Beschaffenheit der Steinkohlen von Südwales im Vergleiche mit denen Nord-Englands und anderer Bezirke zu berichten, wies klar nach, dass die ersteren den Vorzug verdienen, und bewirkte dadurch einen ausgedehnteren Absatz derselben nicht nur in England, sondern auch in allen Hauptländern der Erde.

Das Eisengeschäft dieses Districts blieb während des ganzen Jahrs 1873 flau, und infolge des Arbeitstillstandes in sämmtlichen Eisenwerken während des ersten Vierteljahrs, der hohen Arbeitslöhne und der vertheuerten Preise für Brennmaterial und Rohstoffe war der Umsatz keineswegs so blühend als in früheren Jahren.

Nicht wenig trug dazu auch der theilweise Rücktritt amerikanischer Käufer vom hiesigen Markte bei, und wenn nicht die Russen noch rechtzeitig einiges Leben in das Geschäft gebracht hätten, würden die meisten Werke, welche Schienen erzeugen, genöthigt gewesen sein, ihre Arbeit aufzugeben.

Die Zahl der amerikanischen Käufer ist während des ganzen Jahrs gering gewesen, und es steht zu befürchten, dass dieselbe nie wieder die frühere Höhe erreichen werde.

Die amerikanischen Kunden stellten nicht nur ihre Aufträge für hiesiges und englisches Eisen ein, sondern traten sogar als erfolgreiche Concurrenten der hierlands fabricirten Eisenwaaren auf und liessen kein Mittel unbenützt, um transatlantische Käufer zur Anschaffung einheimischer statt englischer Waaren zu bewegen. Man ist jetzt im Stande zu beurtheilen, wie weit ihnen das gelungen.

Auch Belgien, welches das Gedeihen des Eisengeschäfts in Grossbritannien bemerkte, ging mit grosser Energie an die Herstellung von Eisensorten, und es glückte ihm, viele hiesige Kunden abwendig zu machen, namentlich was Stangen und Gusseisen anbelangt.

Belgische Producenten machten sogar Miene, solche Waaren an der englischen Küste zu landen, um durch wohlfeilere Preise das inländische Erzeugniss von den hiesigen Märkten zu verdrängen.

Frankreich und andere Länder breiteten ebenfalls ihre Fabrikation aus.

Die Ausfuhr von Eisen aus Cardiff, Newport und Swansea, die zu Anfang des Jahrs nur gering war, nahm immer mehr und mehr zu, als das Jahr zur Neige ging.

Um auf den früher erwähnten Strike in den Eisenwerken dieses Bezirks zurückzukommen, bedarf es hier der folgenden Auseinandersetzung:

Mit dem Neujahrstage von 1873 begann fast überall eine Periode des Wohlstands; aber in Südwales wurden der gewerblichen Thätigkeit und namentlich der Eisen-Industrie an diesem Tage schwere Wunden geschlagen.

Am 1. Januar 1873 trafen nämlich in Cardiff die Besitzer der Eisenwerke und die Delegirten ihrer Arbeiter zusammen. Die ersteren, welche sich auf eine augenblickliche Flauheit stützten, schlugen bei diesem Anlass vor, den Lohn aller in den Eisenwerken Beschäftigten oder in den Kohlengruben Arbeitenden um 10 pCt. herabzusetzen.

Die Arbeiter ihrerseits waren der Ansicht, dass die Geschäftslage es wohl rechtfertige, wenn sie auf die Beibehaltung der damals giltigen Arbeitslöhne beständen, und behaupteten, dass, wenn die Producenten beim Abschluss gewisser Lieferungsverträge zu niedrige Preise erzielten, man von ihnen nicht verlangen könne, den Verlust zu theilen.

Sie waren so sehr davon überzeugt, den allgemeinen Sachverhalt richtig beurtheilt zu haben, dass sie sich erboten, die ganze Frage einem Schiedsgerichte zu überlassen.

Von den Arbeitgebern machten zwar einige das kaum glaubliche, nichtsdestominder thatsächliche Zugeständniss, den Abgeordneten der Arbeiter Einsicht in ihre Bücher zu gewähren, damit sie sich persönlich von dem Abschlusse der Contracte zu sehr billigen Preisen überzeugen könnten; jedoch wiesen alle einstimmig das Schiedsgericht zurück, indem sie bemerkten, dass kein Beschluss desselben sie veranlassen könne, sich bei der Ausführung ihrer dreimonatlichen Contracte einem Nachtheile auszusetzen, wie er bestimmt eintreten müsste, wenn die Arbeiter nicht eine Lohnverringerung um 10 pCt. annähmen.

Daraufhin trat eine Arbeitsunterbrechung von so grossartigem Umfange ein, wie sie in den Annalen der Strikes noch nie vorgefallen. Drei Monate hindurch feierten 70.000 Mann, einschliesslich von 10.000 Bergleuten, welche in den Kohlengruben der Eisenfabrikanten zu arbeiten pflegten. Entbehrungen und Elend wurden dadurch hervorgerufen.

Die feiernden Bergleute genossen gegenüber den Arbeitern aus den Eisenhütten den Vortheil, dass ihre Genossenschaft bereits bei der Arbeitseinstellung von 1871 in diesem Bezirke gebildet wurde; welcher Umstand ihnen während des Strike von 1873 dermassen zu statten kam, dass sie die Fehde mit den Brodherren ohne eine sehr empfindliche Einbusse fortführen konnten.

Die Kohlengrubenarbeiter zeigten sich daher am entschlossensten und widersetzten sich der vorgeschlagenen Schmälerung auf das Entschiedenste.

Unter den Eisenarbeitern dieses Bezirks war aber das Genossenschaftswesen etwas Neues. Nur wenige derselben hatten sich dem Vereine angeschlossen, so dass die Zahl der zum Empfange von Unterstützungen während der Arbeitseinstellung berechtigten Personen nur klein war.

Ganz abgesehen von der Frage, auf wessen Seite das Recht in diesem Streite stand, feierten die Eisenarbeiter offenbar nicht freiwillig, wenn sie auch vielfach dieselbe Ansicht mit den Bergleuten theilten; denn aus Mangel an Kohlen musste die Thätigkeit der Hochöfen aufhören.

Es würde zu weit führen, alle die Erscheinungen erschöpfend darzustellen, welche der Streit angenommen: bald boten die Arbeiter einen Vergleich an, bald die Arbeitgeber. Theoretiker aus allen Theilen des Landes eilten nach Südwales, um ihre unfehlbaren Heilmittel an Mann zu bringen, allein nichts führte zum erwünschten Ziele.

Die Gewerbsleute dieses Bezirks, die ein besseres Recht hatten, sich Gehör zu verschaffen, versuchten die Angelegenheit aufs Neue vor ein Schiedsgericht zu bringen; jedoch wollte ihnen das nicht gelingen.

Hr. Richard, eines der Parlamentsmitglieder dieses Bezirks, dessen öffentliche Aeusserungen den Eindruck gemacht hatten, als ob er die besondere Geschicklichkeit besässe, das Princip der Schiedsgerichte unter schwierigen Umständen in Anwendung zu setzen, wurde zu Hilfe gerufen; aber es ergab sich, dass seine Theorien sich nur für die Rednerbühne eigneten, und was auch seine Beweggründe gewesen sein mögen, er lehnte jedwede Einmischung in die Fehde ab.

Endlich kam Hr. Alexander Bogden, der Hauptheilhaber in der Llynoi and Ogmare Company, zu einem Uebereinkommen mit seinen Arbeitern, infolge dessen dieselben wieder an die Arbeit gingen, nachdem sie sich für eine nominelle Zeit die Herabsetzung der Löhne gefallen liessen.

Dies war die erste schwere Niederlage, welche die Arbeitgeber erlitten; denn sie hatten anfänglich erklärt, dass die Herabsetzung für die Dauer von wenigstens 3 Monaten in Wirksamkeit bleiben müsse.

Hr. Bogden wurde infolge seines Vorgehens getadelt; aber schliesslich erreichte die Arbeitseinstellung ihr Ende, indem die andern Arbeitgeber dieselben Bedingungen zugestanden. Nach langen Verhandlungen wurden sie einig, ihre Werke den Arbeitern wieder zu eröffnen, und nach Ablauf einiger Tage die alten Sätze für den Lohn in Kraft treten zu lassen.

Dem Gebiete, auf welchem der jüngste Streit zwischen Capital und Arbeit sich ergab, liegt eine Geschichte zu Grunde, die nichts an Interesse zu wünschen übrig lässt. Die gewerbliche Betriebsamkeit, welche durch die Arbeitseinstellung des Jahrs 1873 in Unordnung gerathen war, ist von ausserordentlichem Umfange, ungeachtet mit ihrem Aufbau erst vor einem Jahrhundert begonnen wurde.

Es war nämlich um das Jahr 1748, als man den Mineralreichthum von Südwales zuerst erkannte. Damals wurde der reiche Bergwerksbezirk von Dawlais gegen eine Jahresrente von nur 29 L. auf 99 Jahre verpachtet.

Die öffentliche Meinung über den Werth der Mineralschätze von Südwales hatte gewaltige Wandlungen erfahren, als nach einer Reihe von Jahren blos ein Theil desselben Bezirks um 50.000 L. jährlichen Pachtzinses vermiethet wurde.

Der erste Eisenbesitzer von Dawlais war Hr. Lewis aus Llanislian, ein geborner Walesman, dessen Name indessen fast durch den seines Werkführers John Guest verdunkelt wurde, der von Brosday herkam, um die Leitung der neuen Werke zu übernehmen, und dessen Nachkommen noch vielfach durch Interesse an Dawlais geknüpft sind.

Im Jahre 1784 wurden wochentlich in ganz Glamorganshire und Monmouthshire blos 60 Tonnen Eisen erzeugt, im Jahre 1873 betrug die Production in einer Woche, gering angeschlagen, 11.000 Tonnen. Der Fortschritt ist kolossal, obschon um 1784 beinahe alle die grossen Werke, welche heutzutage Tausende von Menschen beschäftigen, bereits im Keime bestanden.

In Dawlais existirte 1 Hochofen, dessen Eigenthümer jedoch einen zweiten bei Pentyrch und einen dritten bei Caerphilly besass. Die angrenzenden Werke von Pennydarran wurden im Jahre 1782 ins Leben gerufen.

Ein einzelner Hochofen befand sich bei Nantyglo; in Cyfarthfa waren 2 Hochöfen nebst einer Schmiede, ein anderer Hochofen bei Hirwain, einige Meilen westlich von Merthyr und Dawlais, welche Orte schon damals als Mittelpunkte des Eisenbezirks galten.

Wenn man ferner erwähnt, dass in 1784 auch noch die „Plymouth"-Werke, südöstlich von Merthyr, eröffnet wurden, und dass bald darauf die „Tredega"-Werke unter

sehr günstigen Bedingungen gepachtet wurden, so dürften fast sämmtliche grossen Eisenhämmer in ihrem ursprünglichen Entstehen genannt sein.

In Bezug auf die „Tredega"-Werke bleibt noch zu erwähnen, dass der Name Forthergill zuerst mit denselben in Berührung kam, indem die Hrn. Homfray, Forthergill und Forman die drei Geschäftstheilhaber waren.

Aber ein anderer Name errang sich bald darauf anlässlich der Eisenwerke von Südwales einen ausgezeichneten Klang. Hr. Bacon, in 1784 Pächter der Werke von Cyfarthfa, die jedoch bald darauf in andere Hände übergingen, verliess die Gegend und gründete ein Compagniegeschäft mit den Hrn. Cockshott und Bowser. Diese Gesellschaft übergab die Cyfarthfa-Werke dem Hrn. Richard Crawshay, der das Haupt dieser Familie war, und für den Eisenkönig (Iron King) von Südwales angesehen wird.

Die Geschäftstheilnehmer Crawshay's waren die Hrn. Cockshott und Stephens; überhaupt wurde Cyfarthfa vielen der angesehensten Eisenfabrikanten dieses Bezirks zur Wiege.

Merthyr, früher ein winziges walisisches Bergdorf, verwandelte sich in eine dichtbevölkerte Stadt; die Hütten im Tredegar-Thal erstrecken sich nunmehr bis nach Sirowhy. Die Mutteranstalt von Nantyglo nahm die Werke von Blaina und Beauford unter ihre Flügel. Das Ebbew-Thal trat mit Victoria als Zweig zu dem eisenerzeugenden Gebiete hinzu und der Name „Rhymney" wurde auch jenseit der walisischen Grenzmarken bekannt.

Vorkehrungen, um die Eisenausfuhr zu fördern, traten nach und nach in den Hauptstädten von Südwales ins Leben. Namentlich Cardiff verdankt dem Unternehmungsgeiste des Vaters des gegenwärtigen Marquis von Bute seine Riesendocks, durch welche die Erzschätze des Landes zuerst der Welt zugänglich gemacht wurden.

Der hohe Werth der Steinkohlen von Südwales sowohl für die Fabrikation von Eisen, als für andere Zwecke wurde mehr und mehr erkannt, und die Capitalisten fanden sich bereit, ihre Fonds in Südwales anzulegen.

An Arbeitskräften herrschte kein Mangel und wenn auch gelegentlich die Arbeit unterbrochen wurde, wobei es zu heftigen Auftritten und zur Zerstörung von Eigenthum kam (was übrigens bei der letzten Arbeitseinstellung nicht der Fall war), so geschah dies doch meistens in Verbindung mit politischen Vorgängen und liefert keinen richtigen Massstab für die gegenseitige Stellung von Capital und Arbeit in jenen früheren Tagen.

Vorzüglich die Eisenfabrikanten haben seit dem Vorhandensein dieses Industriezweiges das Geschick von Südwales überwiegend beherrscht. Ihr Einfluss machte sich auch während der Einführung und Entwicklung anderer Gewerbzweige sehr fühlbar und, wie sie selbst darlegten, wurde bis zum Jahre 1873 kein einziger Versuch gemacht, über ihr Urtheil bezüglich gerechter Soldbestimmung sich zu beschweren oder eine aussenstehende Instanz anzurufen.

Die Einfuhr von Cardiff hat zwar im Jahre 1873 um etwas zugenommen, ist aber noch immer im Vergleich zum Ausfuhrhandel von untergeordnetem Belang.

Dieselbe bestand hauptsächlich in Eisenerz aus Spanien, Mehl aus den Vereinigten Staaten von Amerika, Grubenholz aus Frankreich und Esparto aus Algier.

Eine Zeit lang zeigte die Einfuhr von Eisenerz für die Hochöfen dieser Gegend eine rasche Steigerung, weil aber die Nachfrage damit nicht gleichen Schritt hielt, war der Markt bald überschwemmt.

Theils aus diesem Grunde, theils auch anlässlich des Bürgerkriegs in Spanien verkleinerte sich dieser Zweig des Einfuhrhandels zusehends.

Die hier für die Waaren-Ein- und Ausfuhr bestehenden Baulichkeiten und Einrichtungen haben sich trotz ihrer Grossartigkeit für den in so grossem Masse gestiegenen Güterverkehr als unzureichend erwiesen. Der hiesige Handelsstand hat

Digitized by Google

demnach mit grosser Wärme und Dringlichkeit die Errichtung neuer Docks, Hafendämme u. dgl. in Vorschlag gebracht; und diesen Bemühungen verdankt man es, dass die Trustees des Marquis von Bute bereits Schritte gethan haben, um vom Parlamente in London die Ermächtigung zum Baue 2 neuer Docks mit den nothwendigen Lager- und Speicherräumen zu erlangen.

Der Plan der Trustees umfasst den Bau von 2 neuen Docks und einem Fluthafen (tidal harbour). Das grössere der beiden Docks wird eine Fortsetzung des seit ein paar Jahren im Werden begriffenen südlichen Bassin bilden. Seine Wasserfläche wird grösser als die des gegenwärtigen Ostdocks (East dock) sein und die Quais werden eine Länge von mehr als 8700 Fuss haben.

Das kleinere Dock und der Fluthafen im Westen der Stadt machen die Ableitung eines Theils des Flusses Taff zur Bedingung. Das Dock wird in der Nähe der dort vorhandenen grossen Holzlager zu stehen kommen, und speciell für die mit Holz einlaufenden Schiffe bestimmt sein. Es wird eine Wasseroberfläche von 17½ Acker und Quais in einer Länge von 4350 Fuss besitzen.

Die Vollendung dieser Werke wird jedenfalls eine weitere, bedeutende Zunahme im Handel dieses Hafenplatzes zur Folge haben.

Der Bau der beiden in Cardiff befindlichen sog. West- und Ostdocks wurde im Jahre 1834 begonnen. Der Gründer derselben war der erwähnte thätige und willenskräftige Marquis John of Bute, der sein ganzes Vermögen diesem Zwecke gewidmet hatte, ohne jedoch dessen vollständige Erfüllung zu erleben.

Nach seinem Tode nahmen sich die eingesetzten Trustees dieses Unternehmens eifrigst an, das im Ganzen 1 Mill. Pfd. Sterling kostete.

Das westliche Dock, das ca. 1050 Fuss östlich vom Glamorgancanal liegt und sich von Norden nach Süden erstreckt, wurde zuerst eröffnet; ihm folgte das östliche, das in einer Entfernung von 810 Fuss mit jenem fortläuft.

Schliesslich wurde erst vor einigen Jahren die Bildung des südlichen Bassin auf einer Schlammebene (muddy flat), südlich von den genannten beiden Docks, in Angriff genommen. Letztere werden vom Flusse Taff gespeist, jenes dagegen von der Flut gefüllt. Nähere Daten finden sich in folgender Zusammenstellung:

Name	Länge (Fuss)	Breite (Fuss)	Tiefe (Fuss)	Wasserfläche nach Ackern	Schwellentiefe Springflut Fuss	Springflut Zoll	Ebbe Fuss	Ebbe Zoll
West-Bute-Dock . .	4.000	200	19—13	19	28	8½	18	8½
Bassin	300	200	.	1	.	.	.	.
Ost-Dock	4.300	300—500	25	43	31	8½	21	8½
Bassin	380	250	.	3	.	.	.	.
Seeschleuse	220	55	.	.	31	0	22	0
Innere Schleuse . .	200	50	.	.	31	8	21	8
Süd-Bassin	1.000	500	36	11	35	8½	25	8½
Seeschleuse	300	70	.	.	35	8	26	8
Verbindungsschleuse	380	60	.	.	22	0	.	.

Ausserdem bestehen hier noch 4 Trockendocks (dry docks) für die Ausbesserung der Schiffe; das erste am obern Ende des Westdocks, 269 Fuss lang und 40 Fuss breit, mit einer Tiefe von 12½ Fuss über der Schwelle; das zweite an der Westseite des östlichen Docks, 435 Fuss lang, 48 Fuss breit und 18 Fuss über der Schwelle tief; das dritte am obern Ende des südlichen Bassin, 450 Fuss lang, 60 Fuss breit und 22 Fuss über der Schwelle tief; das vierte ausserhalb und westlich vom Westdock, 240 Fuss lang, 45 Fuss breit und 18 Fuss während der Flut und 9 Fuss zur Ebbezeit tief. Oestlich vom Eingange zu den Ost und Westdocks befindet sich auch ein Gitter-

Digitized by Google

(Gridiron-) Dock, 230 Fuss lang, mit 21 Fuss Wassertiefe zur Flut- und 12 Fuss zur Ebbezeit.

Auch in Swansea, wo infolge des zunehmenden Handelsverkehrs grössere Schiffe zur Verwendung gelangen, hat sich die Nothwendigkeit herausgestellt, die Einfahrt zu den Docks um Vieles zu vertiefen und dürfte diese Arbeit baldigst in Angriff genommen werden.

Man geht ausserdem noch mit dem Gedanken um, zwei neue Docks in der Fabiansbay anzulegen. Endlich sind dort im Laufe des Jahrs 1873 zwei neue Schifffahrtsgesellschaften entstanden.

In welchen Proportionen Cardiff, das vor kaum einer Generation ein nur spärlich bevölkerter Marktflecken mit einer zum guten Theile brachliegenden Umgegend war, emporwuchs, lässt sich aus der Zunahme seiner Bevölkerung erkennen.

Man zählte nämlich im Jahre 1801 1018 Einwohner; 1851 18.351; 1861 23.945; 1871 39.670; 1872 mit Einschluss der Vororte 60.223; 1873 ebenfalls sammt den Vororten 70.103.

Einen weitern Beleg für die zunehmende Wichtigkeit Cardiffs liefert der Umstand, dass die vereinigten Handelskammern (associated chambers of commerce) Grossbritanniens es zum Sitz ihrer jährlichen provinzialen Zusammenkunft erkoren haben.

Die Rhederei dieses Bezirks erfreute sich während des Jahrs 1873 einer billigen Ansprüchen genügenden Prosperität. Verfrachtungen erzielten lohnende Preise und die Nachfrage war stetig.

Die Concurrenz zwischen Segel- und Dampfschiffen im Verkehr mit Indien und China, welche infolge der Eröffnung des Suezcanals zu Gunsten der letzteren entschieden zu sein scheint, wurde durch die hohen Kohlenpreise beeinflusst, so dass die Dampfer in Betreff der Hauptartikel keinen Vorsprung abgewannen.

Segelschiffe waren infolge dessen in der Lage, ihre Stellung zu behaupten, und die Eigenthümer von Dampfern mussten mit mässigem Gewinne vorlieb nehmen. Im Vergleiche zu dem für die Rheder gleichfalls sehr günstigen Jahre 1872 erweisen sich die für grössere Entfernungen erzielten Frachtenpreise befriedigend und waren im Durchschnitte höher.

Auch in diesem Bezirke verfehlten nicht die von Hrn. Plimsoll, Parlamentsmitglied in London, im Frühling und Sommer des Jahrs 1873 auf die Rheder gemachten Angriffe, einen grossen Eindruck hervorzurufen; aber noch ist nicht abzusehen, welche praktische Vortheile seinen wohlmeinenden Bestrebungen entspringen werden.

Die auf die Schifffahrt bezüglichen Anordnungen und Gesetze müssen erst zusammengefasst und vereinfacht werden, ehe der britische Seemann die verschiedenen Bestimmungen derselben, die doch darauf abzielen, sein Leben und Eigenthum zu schützen, besser zu verstehen und zu würdigen vermag.

In der That findet man bereits auf den meisten englischen Schiffen, was nur irgend eine Parlamentsacte in dieser Hinsicht fordern kann; allein im Augenblicke der Gefahr erweisen sich häufig alle diese Vorsichtsmassregeln als unzulänglich, da gewöhnlich panischer Schrecken die Mannschaft erfasst und diese noch nicht Uebung genug besitzt, um von den dargebotenen Mitteln einen zweckmässigen Gebrauch zu machen.

Im Jahre 1873 sind hier 4574 Dampf- und Segelschiffe langer Fahrt mit einer Tragfähigkeit von 2,022.833 Tonnen angekommen, gegen 4944 Schiffe von 1,898.662 Ton. in 1872; 4432 Schiffe von 1,709.298 Ton. in 1871, und 4920 Schiffe von 1,858.157 Ton. in 1870.

Im Einzelnen gestaltete sich der Verkehr des Jahrs 1873, wie folgt:

Flagge	Im Ganzen Schiffe	Im Ganzen Tonnen	Darunter Dampfer Zahl	Darunter Dampfer Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	166	83.127	9	9.563
Britische	2.316	1,226.340	1.037	658.582
Italienische	390	177.844	1	380
Französische	919	166.320	49	25.190
Schwedisch-norwegische	248	100.062	12	6.697
Amerikanische	72	73.156	1	700
Deutsche	172	72.472	18	11.681
Spanische	83	37.195	15	8.758
Niederländische	62	33.481	21	8.781
Griechische	43	14.656	1	418
Russische	27	13.473	3	1.039
Dänische	45	11.532	3	719
Belgische	19	8.725	9	3.616
Portugiesische	7	2.270	.	
Peruanische	1	838	.	.
Argentinische	1	630	.	.
Chilenische	2	562	.	.
Brasilianische	1	150	.	.
Zusammen	4.574	2,022.833	1.179	736.124

Was die Tonnenzahl betrifft, so nimmt nach der englischen die italienische Flagge den ersten Rang ein; dieser zunächst steht die französische. Der fünfte Platz in der Reihenfolge ist der österreichisch-ungarischen Flagge angewiesen. Am Dampfschiffs-Verkehr betheiligten sich wie gewöhnlich Grossbritannien, Frankreich und Deutschland am stärksten.

Die Ergebnisse der nationalen Schifffahrt stellten sich also heraus:

	Einläufe Schiffe	Einläufe Tonnen	Abfahrten Schiffe	Abfahrten Tonnen
Beladene Schiffe	58	25.703	160	79.882
Leere „	108	57.424	3	1.790
Zusammen	166	83.127	163	81.672
Dagegen in 1872	191	98.911	194	102.559

Herkunft	Schiffzahl	Tonnen	Herkunft	Schiffzahl	Tonnen
Aden	1	967	Jbraila	3	1.044
Akyab	2	1.778	Jagal	1	862
Alexandrien	5	2.225	Kertsch	1	434
Baltimore	3	1.640	Küstendsche	3	1.179
Bari	1	317	London	3	2.852
Berdiansk	6	2.278	Marianopel	6	3.246
Bordeaux	48	21.770	Mersina	1	331
Cartagena	3	1.758	Messera	1	390
Cette	2	786	Montevideo	2	760
Constantinopel	4	1.267	Mostaganem	1	452
Dünkirchen	1	707	New-York	16	9.194
Galatz	2	644	Nicolajeff	2	905
Hongkong	1	712	Odessa	12	6.724

Herkunft	Schiffzahl	Tonnen	Herkunft	Schiffzahl	Tonnen
Oran	7	2.665	Schiedan	1	605
Philippeville	6	2.132	Sulina	10	6.273
Piräus	1	620	Taganrog	3	1.500
Poti	1	509	Valencia	1	516
Rangoon	1	920	Venedig	1	679
Samsun	2	1.173	Zarate	1	313

Bestimmung	Schiffzahl	Tonnen	Bestimmung	Schiffzahl	Tonnen
Aden	1	967	New-York	1	452
Alexandrien	10	4.053	Odessa	3	1.429
Barcellona	2	628	Oran	1	273
Buenos-Ayres	1	240	Piräus	1	626
Carloforte	2	1.001	Point-de-Galle	4	3.885
Constantinopel	35	18.954	Pola	3	1.222
Corfù	1	464	Port-Saïd	7	3.498
Demerara	1	398	Salonich	3	997
Galatz	2	537	Vicente (Cap Verde) .	13	7.836
Gravosa	12	6.048	Singapore	2	1.284
Hongkong	2	1.210	Sira	1	534
Jamaica	2	758	Smyrna	1	356
Manilla	2	1.467	Suez	1	967
Marseille	1	316	Triest	37	17.166
Montevideo	1	422	Tunis (Goletta di) . . .	1	329
Newport	2	1.238	Venedig	7	3.117

Die Anzahl der im Jahre 1873 ein- und ausgelaufenen nationalen Fahrzeuge zeigt gegen 1872 eine Abnahme um 25 Schiffe von 15.784 Tonnen und resp. 31 Schiffe von 20.887 Tonnen; die von denselben vermittelte Kohlenausfuhr betrug 93.128 T. im Werthe von ca. 1,375.973 fl., gegen 102.203 T. im Werthe von 1,530.564 fl. im Vorjahre.

Der Grund der hiernach sich ergebenden merklichen Abnahme des Kohlenexportes unter nationaler Flagge (um 9075 Tonnen und 154.591 fl. Ladungswerth) beruht auf dem Umstande, dass die Preise der Seefrachten in den nordamerikanischen Häfen während des ganzen Jahrs verhältnissmässig viel höher standen, als in denen Europa's, so dass unsere Capitäne, ebenso wie jene anderer Nationen, es vorzogen, anstatt wie sonst in Cardiff eine Rückfracht zu suchen, nach den ersterwähnten Häfen sehr häufig in Ballast abzusegeln, nachdem die importirte Ladung gelöscht war.

Ferner darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass viele nationale Schiffe, welche früher regelmässig zum Kohlenexport von hieraus verwendet wurden, deren Brauchbarkeit jedoch bereits gelitten hatte, von ihren Eigenthümern lieber losgeschlagen wurden, als sie mit namhaften Kosten herstellen zu lassen.

Vergleicht man den österreichisch-ungarischen Schiffsverkehr in 1873 mit jenem der 5 letzten Vorjahre, so zeigt sich Folgendes:

Jahr	Einläufe		Abfahrten	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
1868	183	91.006	177	90.204
1869	221	109.191	222	107.127
1870	203	103.463	206	104.261
1871	145	75.179	143	64.909
1872	191	98.911	194	102.559
1873	166	83.127	163	81.672

Von den im Jahre 1873 beladen eingelaufenen Schiffen kamen 48 von 21.286 Tonnen aus Bordeaux mit 21.589 T. Holz; 5 von 1920 T. aus Oran mit 1008 T. Eisenerz und 956 T. Esparto; 3 von 1758 T. aus Cartagena mit 2580 T. Eisenerz und 100 T. Esparto; 1 von 407 T. aus New-York mit 2500 Quarter Weizen, und 1 von 432 Tonnen aus Küstendsche mit 3600 Quarter Gerste. Der Werth der von diesen Schiffen hier gelöschsten Ladungen betrug 404.286 fl., gegen 286.150 fl. in 1872.

Die von den nationalen Fahrzeugen bei der Abfahrt erzielten Frachtpreise für Steinkohlen bezifferten sich im Durchschnitte, wie folgt: Alexandrien 21—23 s., Barcelona 21 s. 9 d., Buenos-Ayres 43 s., Carloforte 16 s., Corfù 20 s., Constantinopel 14—20 s., Demerara 18 s., Galatz 19—21 s., Goletta (Tunis) 19 s. 6 d., Gravosa 19 s.—21 s. 6 d., Hongkong 40 s.—41 s. 6 d., Jamaica 14—15 s., Manilla 23 s. 6 d., Marseille 15 s. $2^1/_2$ d., Montevideo 23 s., Odessa 18 s. — 19 s. 6 d., Oran 17 s., Piräus 18 s. 6 d., Point-de-Galle 24—26 s., Pola 18 s., Port-Saïd 16 s. 6 d.—23 s., Salonich 18—19 s., Vicente (Cap Verde) 14—19 s., Singapore 30 s., Sira 17 s. 6 d., Smirna 17 s. 6 d., Trapezunt 22 s., Triest 17—20 s., Venedig 22 s. — 22 s. 6 d.

Der Schiffsverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge in sämmtlichen Häfen dieses Consularbezirkes hat im Jahre 1873 folgende Ergebnisse geliefert:

Einläufe.

Häfen	Beladene		Leere		Auf Order		Gesammtzahl	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Cardiff	58	25.703	108	57.424	.	.	166	83.127
Bristol	23	14.771	.	.	.	.	23	14.771
Dartmouth	.	.	.	.	3	1336	3	1336
Falmouth	.	.	.	.	141	69.536	141	69.536
Gloucester	27	12.185	.	.	.	.	27	12.185
Newport	2	889	31	14.239	.	.	33	15.128
Plymouth	2	1148	.	.	32	16.222	34	17.370
Swansea	14	5768	12	6.093	.	.	26	11.861
Zusammen	126	60.464	151	77.756	176	87.094	453	225.314
Dagegen in 1872	120	60.455	178	92.938	206	102.904	504	256.297

Abfahrten.

Häfen	Beladene		Leere		Auf Order		Gesammtzahl	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Cardiff	160	79.882	3	1.790	.	.	163	81.672
Bristol	.	.	25	14.320	1	502	26	14.822
Dartmouth	.	.	.	.	3	1.336	3	1.336
Falmouth	.	.	.	.	141	69 536	141	69.536
Gloucester	.	.	26	11.689	.	.	26	11.689
Newport	35	23.756	1	343	.	.	36	24.099
Plymouth	1	419	1	729	31	15.586	33	16.734
Swansea	23	8.012	1	595	.	.	24	8.607
Zusammen	219	112.069	57	29.466	176	86.960	452	228.495
Dagegen in 1872	236	123.002	60	30.791	198	99.586	494	253.379

Im Jahre 1873 ist im diessseitigen Consularbezirke das nationale Fahrzeug „Mathilde“ verunglückt, ohne dass jedoch dabei der Verlust eines Menschenlebens zu beklagen gewesen wäre.

Digitized by Google

Menge und Werth der in 1873 importirten vorzüglicheren Artikel sind aus nachstehendem Ausweis ersichtlich, welchem des Vergleiches halber die entsprechenden Belange des Vorjahrs beigefügt sind:

	1873			1872		
	Menge		Werth, fl.	Menge		Werth, fl.
Zucker	10	Tonnen	2.500	270	Tonnen	67.500
Weizen	11.911	„	1,429.420	7.188	„	858.960
Roggen	223	„	15.610	800	„	56.000
Gerste	589	„	41.230	2.045	„	143.150
Hafer	14.883	„	967.395	13.348	„	867.620
Mais	239	„	28.680	744	„	89.280
Mehl	4.639	„	556.680	2.011	„	241.320
Maismehl	.		.	221	„	17.680
Hafermehl	95	„	11.400	5	„	600
Bohnen	489	„	29.340	247	„	14.820
Erbsen	45	„	4.500	440	„	44.000
Kartoffeln	24.847	„	1,242.350	15.620	„	781.000
Kleie	.		.	144	„	9.720
Aepfel	.		.	363	„	18.150
Pomeranzen	13.415	Kisten	53.660	10.732	Kisten	42.928
Rosinen	1.903	Fässer	28.545	220	Fässer	3.300
Zwiebeln	558	Tonnen	27.900	549	Tonnen	27.450
Heu	41	„	1.640	1.230	„	42.928
Obst	.		.	72	Körbe	6.480
Fische	.		.	500	Tonnen	200.000
Schweinefleisch	.		.	150	Fässer	4.500
Frisches Fleisch	.		.	150	„	4.500
Butter	.		.	1.088	„	27.050
Oelkuchen	80	Tonnen	10.400	.		.
Bier	300	Fässer	9.900	.		.
Malz	.		.	40	Tonnen	6.400
Wein	91	Fässer	9.100	20	Fässer	3.000
Grubenholz	116.107	Tonnen	1,509.391	71.946	Tonnen	935.298
Bauholz	8.656	Stück	346.240	21.912	Stück	657.360
Eisenbahnschwellen	50.416	„	151.284	.		.
Werkholz	.		.	1.115	„	22.300
Bretter	82.606	„	12.304	27.617	„	2.530
Schindeln	.		.	600	Tonnen	12.600
Fichtenstämme	.		.	195	Stück	6.800
Ulmen	3.522	„	105.660	.		.
Eschen	88	„	1.760	.		.
Kehrbesen	200	Dtzd.	1.200	.		.
Kalksteine	605	Tonnen	18.150	1.417	Tonnen	42.510
Ziegeln	2,002.942	Stück	26.039	2,029.000	Stück	25.360
Blocksteine	353	Tonnen	2.118	540	Tonnen	3.240
Pflastersteine	126	„	630	1 836	„	9.180
Granit	796	„	5.970	2.319	„	17.542
Asphalt	150	„	3.000	.		.
Sandsteine	25	„	325	1.100	Yard	1.650
Gaskohlen	1.850	„	17.500	.		.
Schwefel	1.034	„	155.100	.		.

	1873		1872	
	Menge	Werth, fl.	Menge	Werth, fl.
Thon	.	.	297 Tonnen	2.970
Dachschiefer	92 Tonnen	3.760	3.763 „	150.520
Cement	3.400 Fässer	12.900	1.574 Fässer	5.509
Salz	850 Tonnen	12.750	549 Tonnen	8.235
Pech	145 „	5.800	2.090 „	83.600
Superphosphate	389 „	27.230	633 „	44.310
Kalkphosphate	.	.	667 „	46.690
Kreosot	.	.	380 Fässer	5.320
Dünger	1.807 Tonnen	180.700	402 Tonnen	40.400
Theer	253 „	10.120	4 „	58
Eisenerz	352.114 „	3,521.140	235.132 „	2,351.320
Roheisen	9.715 „	485.750	23.129 „	1,156.450
Schienen	1.111 „	111.100	163 „	16.300
Spiegeleisen	360 „	25.200	.	
Spitzeleisen	.	.	2.628 „	105.120
Maschinen	61 Stück	18.300	.	.
Gitterwerk	20 Tonnen	3.000	.	.
Eisenzinder	110 „	1.650	4.828 Tonnen	72.520
Schweisseisen	88 „	17.600	.	.
Altes Eisen	.	.	230 „	9.200
Rahmen	100 Stück	1.250	.	.
Eisensteine	.	.	1.111 „	11.110
Bearbeitetes Eisen	50 „	2.000	.	.
Stahlspäne	208 Tonnen	10.400	3.558 „	177.900
Zinn	1 Block	50	808 „	60 600
Blei	.	.	150 „	35.250
Verschiedene Metalle	.	.	390 „	39.000
Kupfererz	73 Tonnen	18.250	.	.
Esparto	14.102 „	1,410.200	5.667 „	566.700
Farbholz	.	.	417 „	4.795
Vitriolsteine	9.864 „	789.120	1.926 „	134.080

Der Gesammtwerth der Einfuhr zur See bezifferte sich im Jahre 1873 mit 13,478.257 fl., zeigt also gegen 1872 mit einem Importwerthe von 10,452.903 fl. eine Zunahme um 3,025.354 fl.

Die Kohlenausfuhr von Cardiff seit dem Jahre 1859 ist aus nachstehender Zusammenstellung zu entnehmen:

Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen
1859	998.187	1867	1,966.097
1860	1,142.252	1868	2,099.707
1861	1,127.232	1869	2,192.586
1862	1,332.531	1870	2,301.761
1863	1,485.655	1871	2,059.438
1864	1,481.657	1872	2,603.260
1865	1,450.941	1873	2,627.065
1866	1,837.161		

Von den, in den letzterwähnten 2 Jahren von hier verschifften Kohlen entfallen die verhältnissmässig grössten Mengen auf nachbenannte Gebiete:

	1873 Tonnen	1872 Tonnen
Aegypten	143.507	148.394
Argentinische Republik	85.600	10.799
Brasilien	204.770	216.525
Chili	13.504	17.634
China	43.832	70.000
Dänemark	21.145	14.739
Deutschland	61.782	84.073
Englische Besitzungen	555.728	669.754
Frankreich	589.725	606.611
Griechenland	22.057	31.273
Italien	198.481	238.248
Japan	5.081	13.335
Oesterreich-Ungarn	35.541	48.098
Peru	74.150	45.117
Portugal	113.608	80.163
Romanien	9.890	15.906
Russland	24.784	92.192
Spanien	284.488	277.843
Türkei	93.035	101.932
Uruguay	93.911	55.491

Presskohlen wurden exportirt nach: Aegypten 5.677 Tonnen; Brasilien 3.737 T.; englischen Besitzungen 34.611 T.; Frankreich 5.410 T.; Holland 2.414 T.; Italien 9.019 T.; Peru 2.247 T.; Spanien 5.998 T.; Türkei 10 T. — zusammen 69.123 T., gegen 63.244 Tonnen im Vorjahre.

Nachstehende Tabelle gewährt einen Ueberblick der während der Jahre 1869 bis 1873 in den Häfen von Südwales nach dem Auslande verschifften Quantitäten von Steinkohlen:

Häfen	1873 Tonnen	1872 Tonnen	1871 Tonnen	1870 Tonnen	1869 Tonnen
Cardiff	2,627.065	2,603.260	2,059.438	2,301.761	2,192.586
Newport	302.455	333.396	371.232	385.886	335.958
Swansea	615.405	584.767	664.398	600.601	585.968
Llanelly	94.684	114.172	123.206	117.431	126.663
Zusammen	3,639.609	3,635.595	3,218.274	3,405.179	3,241.175

Die während der bezeichneten 5 Jahre in den Kohlen exportirenden Haupthäfen Grossbritanniens (mit Ausnahme der obengenannten) vorgenommenen Verladungen nach dem Auslande beziffern sich, wie folgt:

Häfen	1873 Tonnen	1872 Tonnen	1871 Tonnen	1870 Tonnen	1869 Tonnen
New-Castle	3,113.250	3,222.735	3,301.779	2,809.643	2,431.642
North-Shields	151.168	188.935	167.140	150.355	97.692
South-Shields	141.472	124.067	118.852	177.949	140.610
Blyth	284.334	267.946	287.137	208.317	176.371
Amble	40.501	49.786	40.289	47.939	39.367
Sunderland	1,335.490	1,414.340	1,491.784	1,219.078	1,161.793
West-Hartlepool	419.812	480.753	693.511	611.323	592.054

Häfen	1873 Tonnen	1872 Tonnen	1871 Tonnen	1870 Tonnen	1869 Tonnen
Seaham	89.556	82.077	89.024	59.212	53.340
Middlesbro'	28.020	41.339	40.778	34.343	37.254
Hull	294.875	449.995	339.490	224.612	168.697
Goole	111.041	52.394	25.349	27.012	15.399
Liverpool	581.163	713.620	694.772	536.999	559.608
Glasgow	147.946	140.241	118.680	103.800	74.089
Port Glasgow	9.529	16.995	15.873	18.228	17.742
Greenock	134.890	115.034	115.169	132.561	110.390
Grangemouth	146.379	125.507	133.486	106.092	100.293
Alloa	79.005	87.878	104.099	96.815	96.535
Charlestown	138.223	144.506	138.436	131.398	123.275
Borrowstoness	39.116	53.254	22.183	7.225	9.211
Ayr	5.265	9.077	4.264	2.925	2.506
Troon	177.888	173.309	159.562	132.852	120.678
Androssan	56.110	73.602	51.053	52.402	75.765
St. David's	50.431	58.367	55.514	62.582	56.382
Grimsby	276.180	297.846	273.872	233.788	216.624

Der gesammte Kohlenexport Grossbritanniens betrug im Jahre 1873 11,492.764 Tonnen, mithin um 524.126 T. weniger als in 1872.

Die seit dem Jahre 1865 in Cardiff durch Küstenfahrer ausgeführte Menge Steinkohlen ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

1865	898.525 Tonnen	1870	810.684 Tonnen
1866	887.353 "	1871	860.028 "
1867	876.957 "	1872	933.328 "
1868	819.183 "	1873	964.268 "
1869	897.899 "		

Die nachstehende Uebersicht giebt die in den Häfen von Südwales während der Jahre 1869—1873 küstenweise gemachten Kohlenverschiffungen an:

	1873 Tonnen	1872 Tonnen	1871 Tonnen	1870 Tonnen	1869 Tonnen
Cardiff	964.268	933.328	806.028	810.684	897.899
Newport	779.606	742.645	789.083	719.971	775.880
Swansea	255.124	236.768	211.191	213.889	246.456
Llanelly	150.414	170.453	161.324	161.773	148.652
Zusammen	2,149.412	2,083.194	1,967.626	1,906.317	2,068.887

Die Kohlenpreise variirten während des Jahrs 1873 in den Häfen von Südwales, wie folgt:

	s.	d.		s.	d.
Januar	24	.	Juli	24	6
Februar	24	6	August	24	6
März	24	6	September	25	.
April	24	6	October	25	.
Mai	24	6	November	22	.
Juni	24	6	Dezember	23	.

Digitized by Google

Die Eisenausfuhr von Cardiff gestaltete sich seit dem Jahre 1859 folgendermassen:

1859	182.847 Ton.	1867	136.633 Ton.
1860	169.467 "	1868	147.249 "
1861	132.493 "	1869	251.864 "
1862	172.352 "	1870	257.395 "
1863	157.892 "	1871	258.570 "
1864	152.563 "	1872	249.267 "
1865	160.854 "	1873	154.570 "
1866	142.295 "		

Diese Ausfuhr hat sonach in 1873 um 28.277 Tonnen weniger als in 1859 betragen.

In den 2 Jahren 1872 und 1873 wurden folgende Mengen Eisen nach den bezeichneten Richtungen versendet:

	1873	1872
	Tonnen	
Oesterreich-Ungarn	623	2.010
Aegypten	3.878	2.350
Argentinische Republik	917	519
Belgien	1.694	310
Brasilien	6.389	15.868
Dänemark	8.099	1.107
Deutschland	9.797	32.240
Englische Besitzungen	10.157	20.705
Frankreich	6.556	200
Griechenland	.	397
Niederlande	4.701	3.020
Italien	6.559	5.151
Mexico	.	1.438
Peru	116	.
Portugal	3.207	2.817
Romanien	.	1.511
Russland	24.530	23.677
Spanien	6.099	3.534
Schweden und Norwegen	9.694	.
Türkei	7.005	.
Uruguay	2.412	.
Vereinigte Staaten von Amerika	42.137	136.643

Das im Jahre 1873 aus den andern Häfen von Südwales verschiffte Quantum Eisen betrug, und zwar aus: Newport 130.194 Tonnen, Swansea 40.494 T., gegen resp. 224.035 T. und 38.866 Tonnen im Vorjahre.

Die Preise schwankten also: Eisenschienen 10 L. bis 11 L. 10 s.; Stabeisen 11 L. 5 s. — 13 L.; Stahlschienen 16 bis 18 L.

Die Eisenfabriken dieses Bezirkes befassten sich in 1873, ebenso wie in den früheren Jahren, besonders mit der Erzeugung von Eisenschienen.

Die Zahl der übrigen Gewerbszweige in Südwales ist unverändert geblieben. Der Production der andern Eisenartikel und dem Betriebe der vielen kleineren Branchen

dieses Faches, wie sie in andern Eisenbezirken bestehen, hat man in Südwales noch wenig Augenmerk zugewendet. Die Erzeugung von Stahlschienen häufte sich sehr, und die damit beschäftigten Fabriken hatten das ganze Jahr hindurch vollauf zu thun.

Was das Geschäft in Weissblech anbelangt, das für diesen Kreis von um so höherem Belange ist, als aus demselben $^4/_5$ der durchschnittlichen Production von ganz Grossbritannien hervorgehen, so war die Nachfrage nach diesem Artikel zu Anfang des Jahrs nicht unbefriedigend, und die Preise verfolgten eine steigende Tendenz. Für J. C. Coke fordert man ca. 35 s.

Obgleich während der ersten 3 Monate der Strike in den Eisenhütten dieses Bezirkes ernstlich in die Erzeugung von Weissblech eingriff, blieben doch die Preise trotz erschlaffender Nachfrage fest und unerschüttert.

Der vorhandene Begehr genügte übrigens, um die couranten Notirungen, die nur geringe Abweichungen gegen früher zeigten, bis zum Herbste aufrecht zu erhalten; allein im August und September erfolgte ein Sturz des J. C. Coke-Bleches bis auf 32 s., im October ein zweiter auf 29 s. 6 d., und im November war selbst das um 1 s. verringerte Angebot willkommen.

Im December nahm jedoch der Markt eine Wendung zum Besseren; die Preise hoben sich wieder bis 30 s. 6 d., und bewahrten diesen Standpunkt bis zum Jahresschluss.

Eine lebhafte Nachfrage aus den Vereinigten Staaten von Amerika verlieh dem Handel eine erspriessliche Regsamkeit, und das Jahr endete für das Weissblechgeschäft mit günstigen Aussichten.

Die Preise des Weissbleches fluctuirten, wie folgt: J. C. Coke 30 bis 40 s., Charcoal 36 bis 46 s.

Das Kupfergeschäft hat im Jahre 1873 trotz der heftigen Schwankungen in den Preisen, trotz der Verwicklungen und Schwierigkeiten mit den Arbeitern, der Spärlichkeit und Theuerung des Brennstoffes, dennoch einen unverkennbaren Anlauf genommen.

Die grosse Speculation in diesem Artikel war vielleicht der bemerkenswertheste Charakterzug des Jahrs 1873. Aehnliches ist seit 1865 nicht gesehen worden, und um eine Reihe gleicher Fluctuationen aufzufinden, müsste man wohl bis zum Jahre 1858 zurückgreifen.

Obgleich zu Anfang 1873 die Tonne Kupfer um 25 L. über dem in 1870 erreichten niedrigsten Punkte stand, war doch der Verlass auf die Zukunft noch stark genug, um eine 25percentige Steigerung zu bewirken, die aber in der Folge mehr als eingebüsst wurde.

Zu Anfang des Jahrs war der Marktpreis für Chili-Stangen 85 L. pr. Tonne und ein weiterer Fortschritt um 3 L. griff früh im Januar Platz.

Von da bis Mitte März war das Geschäft ziemlich zaudernd und haltlos. Die Preise neigten sich einer Krise zu.

Im März erwachte jedoch von Neuem eine vielseitige Nachfrage, und von der Zeit an gestaltete sich die Vorwärtsbewegung flink und unausgesetzt.

Bis Juni, wo 108 L. gezahlt wurden, ohne dass die Anzeige grosser Sendungen aus Chili, Japan und vom Cap der guten Hoffnung die Speculation gedämpft hätte, rechtfertigten sich die Erwartungen. Allein um die Mitte dieses Monats fingen die Preise zu weichen an und gegen Ende Juli ereignete sich ein Preisrückgang um 7 L. pr. Tonne.

Im August, als die stufenweise Zunahme der Vorräthe Aufmerksamkeit und Bedenklichkeit zu erregen begann, war die Bewegung nach abwärts, gegen 90 L. hin, eine ungemein schnelle, wobei die vorübergehende Besserung um 10 L. in einer einzigen Woche wieder verloren ging.

Digitized by Google

Der Bankerott zahlreicher Speculanten, die Erhöhung des Banksconto und die allgemeine Ungewissheit über die Zukunft veranlassten während der Monate September und October ein solches Sinken der Preise, dass sogar 77 L. acceptirt wurden.

Zu Ende October wurde es augenscheinlich, dass die Consumenten und Speculanten die feste Meinung angenommen hatten, der Preis des Kupfers habe mit 80 L. einen sicheren Halt gewonnen, und von dieser Zeit an bis Mitte December wurden die Abschlüsse fast unverändert zwischen 80 und 85 L. zu Stande gebracht.

In der zweiten Hälfte des genannten Monats machte sich eine merkliche Wiederbelebung geltend; bedeutende Quantitäten wurden verkauft und die Nachfrage war anhaltend. Die Preise stiegen um 8 L. pr. Tonne und das Jahr schloss mit 91 L. für Chili-Stangen.

Kupfererz und Regulus blieben während der ersten 5 Monate des Jahrs 1873 mit 17 bis 18 s. pr. Einheit notirt, gingen dann im Juni und Juli etwas zurück und standen Anfangs August nur mehr auf 15 s. 6 d. bis 16 s.

Gegen Ende dieses Monats stellte sich indessen eine Besserung ein und die Preise behaupteten sich am Jahresschluss auf 16 s. 6 d. bis 17 s.

Die Ausfuhr von Chili war in 1873 geringer als im Vorjahre. In den Jahren 1870 bis 1873 wurden in Südwales importirt:

		1873	1872	1871	1870
Kupfererz . . .	Ton.	37.371	26.138	27.808	36.406
Regulus	„	19.537	21.818	20.577	29.109
Kupfer	„	1.725	6.690	3.797	3.986
Zusammen . .	Ton.	58.633	54.646	52.182	69.501

Der Kupferexport im Jahre 1873 betrug 2.452 Tonnen, gegen 2.691 Tonnen in 1872. Der Werth des verkauften ausländischen Kupfererzes belief sich auf 309.662 (gegen 295.915) L., jener des inländischen auf 51.772 (gegen 71.379) L.; mithin zusammen auf 361.434 (gegen 367.294) L.

Es ist die Wahrscheinlichkeit für eine bedeutende Ausdehnung der Schieferlager von Nordwales durch die Ausbeute jenes Theiles von Merionelshire vorhanden, der, zu den Cambrian-Flötzen gehörend, westlich von dem Corris'schen Steinbruche und nördlich vom Flusse Dovey liegt.

Schon vor einiger Zeit wurde der Werth dieses Schieferstockes entdeckt, jedoch zunächst aus Mangel an Unternehmungslust kein Versuch damit gewagt; die bereits bekannten Schachte von Carnavonshire in Festiniog zogen eben die ungetheilte Aufmerksamkeit auf sich.

Die Nachfrage nach Schiefer war auch in 1873 sehr bedeutend, und die Bestellungen zu einer Zeit so zahlreich und nachdrücklich, dass die Preise in Folge dessen zu einer beispiellosen Höhe stiegen.

Zwei breite und von einander getrennte Schieferadern durchlaufen die vorerwähnten Brüche; beide wurden gründlich untersucht und von vielen der ersten Fachmänner in Augenschein genommen. Die Bildung des Schiefers soll glatt und eben, und dieser selbst von dauerhafter Qualität sein.

Die Ader ist gegen 160 Fuss dick, zur Seite eines hohen Hügels gelegen und für die Eröffnung einer Anzahl von Galerien nach gewöhnlicher Weise sehr geeignet, da eine überschwängliche Wasserfülle dieses Gebiet durchfliesst, was der Arbeit mit Maschinen zu Statten käme.

Unfälle in den Bergwerken trugen sich diesmal seltener als in den vorhergehenden Jahren zu. Dank einer sorgfältigen Ueberwachung der Stollen von Seite der untergeordneten Organe und einer besseren, rationell wissenschaftlichen Behandlung der Gruben, in welchen sich explodirende Gase entwickeln, ist auch kein einziges Ereigniss eines Schlagwetters eingetreten.

Uebrigens kann es dort, wo der Bergbau in solchem Umfange wie in Südwales betrieben wird, nie ohne vereinzelte Unglücksfälle abgehen; und so gab es auch im Jahre 1873 Calamitäten, wobei der Verlust von Menschenleben zu beklagen war.

Die traurigste Begebenheit dieser Art trug sich jedoch nicht in einer Kohlenmine, sondern in einem der grössten Eisen- und Stahlwerke der Welt zu.

In der Nacht des 17. Juli fand nämlich eine Explosion in dem Bessemer-Department der Dowlais-Werke statt, wodurch 19 Individuen schwer verletzt wurden, deren mehrere ihren Wunden erlagen.

Diese Explosion, schrecklich in ihrer Art, wurde dadurch veranlasst, dass sich 5 Tonnen flüssiger Stahl in eine mit Wasser gefüllte Grube ergossen. Der dadurch den Werken der Compagnie zugefügte Schaden wurde auf 3000 L. geschätzt.

Ein ähnliches Missgeschick entsprang am 30. August aus einer Gasexplosion in der Worcestermine bei Swansea, welche der Silmens'schen Stahlfabrik zugehört; vier Menschenleben fielen derselben zum Opfer. Die Explosion brach während der Nacht aus, sonst würde wohl der Menschenverlust grösser gewesen sein.

Der Ernteertrag des Jahrs 1873 blieb im diesseitigen Gebiete hinter dem Durchschnitte zurück, obschon bis zur Zeit der Einheimsung die Aussichten zu besserem Erfolg berechtigt hatten. Infolge dessen gingen die Fruchtpreise in die Höhe und die Besitzer hielten ihre Vorräthe in Erwartung einer weitern Steigerung zurück.

Die Vermehrung der landwirthschaftlichen Vereine und die Veranstaltung von Ackerbau-Ausstellungen und Wettpflügen ermangeln keineswegs, der Agricultur eine ihrer Absicht entsprechende günstige Wendung zu verleihen. Die Landwirthe in Südwales scheinen indessen der Cultur von Wurzelgewächsen und dem Mästen des Schlachtviehes mehr Aufmerksamkeit und Sorgfalt zu widmen, als dem Getreidebau.

Die nachstehenden ziffermässigen Angaben veranschaulichen die Resultate der Landwirthschaft in der Umgegend von Cardiff und in der Grafschaft Glamorgan für die Jahre 1872 und 1873:

	1873	1872
	Bebaute Grundfläche, Acker	
Weizen	15.297	15.356
Gerste	12.092	14.573
Hafer	12.503	13.170
Kartoffeln	2.713	2.614
	Stückzahl	
Pferde	12.129	12.016
Schlachtvieh	50.562	47.077
Schafe	298.001	285.267
Schweine	75.728	18.324

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Sulina im Jahre 1873.

Sulina. Für das Jahr 1873 beziffert sich die Gesammtzahl der hier ein- und ausgelaufenen Fahrzeuge wie folgt:

	Einlauf		Auslauf	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Segelschiffe	1413	255.823	1400	250.008
Dampfer	478	283.651	478	283.651
Im Ganzen	1891	539.474	1878	533.659

Von den zur Einfuhr gelangten Waaren sind nur Steinkohlen nachweisbar, welche in einer Gesammtmenge von 76.939 Tonnen hieher gebracht wurden und ans Ufer gestellt einen Werth von 150.000 fl. repräsentirten.

Ausgeführt wurden: 3,706.795 Quarter Cerealien jeder Art; 7860 Tonnen Mehl, gesalzene Fische, Petroleum, Theer, Käse etc.; 3732 Ballen Schafwolle und Häute; 39.580 Colli verschiedene Waaren — Alles zusammen im Werthe von beiläufig 58 Mill. fl.

In den Hafen von Sulina sind, um daselbst Operationen vorzunehmen, und ohne die Donau hinaufzufahren, 319 Fahrzeuge von 184.396 Ton. eingelaufen, nämlich: 171 Segelschiffe von 70.239 Tonnen und 148 Dampfer von 114.157 Tonnen.

Die in Sulina selbst stattgefundene Verladung und Ausfuhr von Cerealien umfasste 1,594.154 Quarter im Werthe von 11,600.000 fl.

Der Handelsverkehr des Jahrs 1873, wenn in seiner Gesammtheit betrachtet, erscheint höher als der Durchschnitt der Jahre 1859—1872.

Die Anzahl der handelsthätigen Schiffe war in 1873 kleiner als in jedem früheren Jahre, mit Ausnahme natürlich derjenigen Epochen, wo die Donau aus politischen oder strategischen Gründen gesperrt war. Der gesammte Tonnengehalt dieser Fahrzeuge überragt jedoch den 14jährigen Durchschnitt.

Das Verhältniss zwischen der Segel- und Dampfschifffahrt wird mit Rücksicht auf die Tonnenzahl für die erstere immer kleiner und für die letztere immer grösser, sowohl was die Donauschifffahrt im Allgemeinen als was speciell den Verkehr im Hafen von Sulina betrifft.

Nach Percenten ausgedrückt, stellt sich der Tonnengehalt der auf der Donau überhaupt verkehrenden Fahrzeuge in folgendem Verhältnisse heraus:

	Dampfer	Segelschiffe
1861—1865	3·96 pCt.	96·04 pCt.
1866	9·34 „	90·66 „
1867—1870	20·98 „	79·02 „
1871	33·60 „	66·40 „
1872	38·75 „	61·25 „
1873	53·15 „	46·85 „

Für den Hafen von Sulina ergab sich im Jahre 1873 das proportionelle Verhältniss des Tonnengehalts der Dampfer zu jenem der Segelschiffe wie 61·96 zu 38·04.

Uebrigens erhöhte sich die Tragfähigkeit der Fahrzeuge, wenn man das Jahresmittel als Grundlage annimmt, in stetiger und regelmässiger Weise, wie aus folgender Zusammenstellung hervorgeht:

Jahr	Auslauf aus der Donau Schiffzahl	Tonnengehalt	Mittlerer Tonnengehalt eines Schiffes
1861	3084	450.770	146·2
1862	3051	450.018	149·2
1863	3099	519.332	167·6
1864	3448	585.894	169·9
1865	2676	442.229	165·3
1866	2431	427.449	175·8
1867	1960	394.020	201·0
1868	3008	641.122	213·1
1869	2881	676.960	269·6
1870	2541	600.970	236·5
1871	2254	549.720	243·8
1872	2218	498.290	224·6
1873	1878	533.659	284·3

In gleicher Weise trat eine Zunahme der mittleren Tragfähigkeit auch bei jenen Schiffen ein, welche im Hafen von Sulina handelsthätig waren, ohne die Donau hinauf zu fahren. Die nachstehende Aufstellung liefert hiefür den ziffermässigen Beweis:

Jahr	Auslauf aus Sulina Schiffzahl	Tonnengehalt	Mittlerer Tonnengehalt eines Schiffes
1861	216	81.662	378·0
1862	294	102.746	349·3
1863	399	138.035	345·9
1864	515	175.217	340·2
1865	313	108.385	346·3
1866	361	133.934	371·0
1867	301	117.093	389·0
1868	368	148.710	404·1
1869	520	223.925	430·6
1870	474	218.322	460·6
1871	343	156.878	457·3
1872	185	82.078	443·7
1873	319	184.396	578·0

Betrachtet man die Anzahl der Schiffe nach ihrer Eintheilung in verschiedene Classen des Tonnengehalts, dann zeigt sich eine Abnahme bei den Fahrzeugen von geringen Dimensionen und eine Steigerung bei denjenigen von grosser Tragfähigkeit.

Es hat sich nämlich im Laufe der Jahre 1861—1873 die Anzahl der Kauffahrer zwischen 90 und 100 Tonnen von 900 auf 350, zwischen 100 und 200 Tonnen von 1200 auf 700 vermindert; die Schiffe, deren Tragfähigkeit 200—400 Tonnen beträgt, blieben der Zahl nach fast unverändert, nämlich 500 bis 700 in einem Jahre, wogegen die Schiffe mit 400—500 Tonnen von 40 auf 140 und diejenigen über 500 Tonnen von 30 auf 250 stiegen.

Die allgemeine Schifffahrtsbewegung im Hafen von Sulina ergab für 1873, im Vergleich zum Vorjahre, folgende Resultate:

Flagge	1873		1872	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische:				
Segelschiffe	51	16.049	74	23.833
Dampfer	85	40.625	74	32.561

Digitized by Google

Flagge	1873 Zahl	1873 Tonnen	1872 Zahl	1872 Tonnen
Deutsche:				
Segelschiffe	2	500	7	1.479
Dampfer	2	1.183	.	.
Belgische: Dampfer	7	4.054	.	.
Dänische: Dampfer	1	778	.	.
Französische:				
Segelschiffe	1	172	2	410
Dampfer	42	30.242	38	25.077
Englische:				
Segelschiffe	76	23.918	66	18.658
Dampfer	300	193.234	233	129.431
Griechische:				
Segelschiffe	557	94.157	806	141.930
Dampfer	.	.	1	257
Niederländische:				
Segelschiffe	.	.	1	177
Dampfer	.	.	2	1.230
Italienische:				
Segelschiffe	155	57.942	129	46.618
Dampfer	8	3.863	4	1.158
Norwegische:				
Segelschiffe	3	974	8	2.202
Dampfer	1	678	.	.
Moldauisch-Walachische:				
Segelschiffe	41	6.121	53	6.767
Russische:				
Segelschiffe	64	9.068	72	9.527
Dampfer	25	6.836	16	3.536
Samiotische: Segelschiffe	3	295	4	458
Türkische: Segelschiffe	450	40.812	628	52.981
Schwedische: Dampfer	4	2.158	.	.
Zusammen	1.878	533.659	2.218	498.290

Von diesen Schiffen haben folgende im Hafen von Sulina Handelsoperationen vorgenommen, ohne die Donau hinauf zu fahren:

Flagge	1873 Zahl	1873 Tonnen	1872 Zahl	1872 Tonnen
Oesterreichisch-ungarische:				
Segelschiffe	20	9.114	32	13.469
Dampfer	9	8.575	8	1.640
Deutsche: Segelschiffe	.	.	1	275
Belgische: Dampfer	1	527	.	.
Dänische: Dampfer	1	778	.	.
Englische:				
Segelschiffe	43	15.556	22	7.065
Dampfer	134	102.352	39	27.166

Flagge	1873 Zahl	1873 Tonnen	1872 Zahl	1872 Tonnen
Griechische: Segelschiffe	8	2.265	19	4.727
Italienische:				
Segelschiffe	91	41.979	58	25.830
Dampfer	2	1.247	.	.
Norwegische:				
Segelschiffe	7	979	4	1.299
Dampfer	1	678	.	.
Russische: Segelschiffe	1	227	2	607
Moldauisch-walachische:				
Segelschiffe	1	124	.	.
Zusammen . .	319	184.401	185	28.078

Die Schifffahrt unter österreichisch-ungarischer Flagge repräsentirt für 1873 ungefähr 12% der gesammten Hafenbewegung; es macht sich jedoch eine stetige Abnahme sowohl in der Zahl als im Tonnengehalte der nationalen Segelschiffe wahrnehmbar. In keinem der früheren Jahre wurde der hiesige Hafen von einer geringeren Anzahl unserer Segelfahrzeuge besucht, als es in 1873 der Fall gewesen ist.

Dagegen bleibt sich der Verkehr der österreichisch-ungarischen Dampfer, was deren Zahl anbelangt, ziemlich gleich, wohl aber steigt der Tonnengehalt infolge der grösseren Dimensionen der in neuerer Zeit gebauten Lloydschiffe. Diese und die Fahrzeuge der I. österreichischen Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft sind die einzigen Repräsentanten der nationalen Dampfschifffahrt in diesen Gewässern.

Der folgende Nachweis über die aus der Donau ausgelaufenen österreichisch-ungarischen Handelsfahrzeuge dürfte geeignet sein, den Standpunkt, welchen hier die nationale Segel- und Dampfschifffahrt während der letzten 13 Jahre eingenommen hat, klar zu machen:

Jahr	Segelschiffe	Tonnengehalt	Percente der gesammten Schiffsbewegung	Dampfer	Tonnengehalt	Percente der gesammten Schiffsbewegung	Zusammen Schiffe	Zusammen Tonnen	Percente der gesammten Schiffsbewegung
1861 . .	148	38.032	9·7	130	31.422	53·2	278	69.454	14·9
1862 . .	140	40.718	10·2	120	29.298	55·3	260	70.016	15·5
1863 . .	211	58.974	13·1	143	37.866	54·7	354	96.840	18·6
1864 . .	236	65.220	12·1	73	19.993	40·7	309	85.213	14·7
1865 . .	128	32.353	8·3	82	23.007	43·7	210	55.360	12·5
1866 . .	116	33.799	9·4	88	27.133	39·2	204	60.932	16.5
1867 . .	85	25.249	8·0	87	28.025	35·1	172	53.274	13·5
1868 . .	104	34.489	7·1	89	30.770	19·4	193	65.259	10·2
1869 . .	129	45.727	9·1	86	30.226	17·2	215	75.953	11·2
1870 . .	123	45.803	9·9	100	40.574	29·0	223	86.377	14·3
1871 . .	112	39.735	10·9	84	33.998	18·1	196	73.733	13·4
1872 . .	74	23.833	7·7	74	32.561	16·8	148	56.394	11·3
1873 . .	51	16.049	6·4	85	40.625	17·8	136	56.674	10·6

Der Rückgang der österreichisch-ungarischen Segelschifffahrt muss grossentheils der fühlbaren Abnahme in der Zahl der in den vorzüglichsten Donau-Echellen etablirten nationalen Handelshäuser zugeschrieben werden, bei welchen die Schiffe eine Stütze und Verwendung fanden.

Wenn von den im hiesigen Gebiete vorgekommenen See-Unfällen die Rede ist, muss vorerst des, namentlich bei den Dampfern mehr und mehr sich einbürgernden Missbrauchs gedacht werden, die Schiffe ohne alle Rücksicht auf die Sicherheit der Fahrt mit Waaren, und zwar zunächst mit schwerwiegenden, wie: Getreide, Kohlen u. dgl., zu überladen.

Die Segelschiffe bewahren noch gewisse Verhältnisse in der Bauart, welche deren Länge mit der Breite und Höhe in Einklang bringen, so dass sie dem Ungestüm der See besser zu widerstehen vermögen. Bei den Dampfern haben sich jedoch diese Proportionen einerseits wohl zum Frommen ihrer Schnelligkeit und Tragfähigkeit, anderseits aber auch zum augenscheinlichen Nachtheil ihrer Festigkeit gründlich geändert. Es ist nicht selten, für den Waarentransport bestimmte Dampfer zu sehen, deren Länge um das Zehn- und Zwölffache, ja selbst noch mehr, die Breite überragt.

Bei den Segelschiffen ist das übermässige Beladen gefährlich, aber es besteht da wenigstens eine gegebene Grenze, und selbst wenn man das Fahrzeug zu stark belastet, sorgt man doch dafür, demselben einige jener maritimen Eigenschaften zu belassen, welche es im Sturme schützen sollen.

Beim Dampfer dagegen rechnet man auf die Kraft seiner Maschine, sowie darauf, dass er infolge des allmäligen Verbrauchs an Kohlen immer leichter werde, und so beladet man ihn über die Massen.

So z. B. kann man hier mehrmals im Jahre Dampfschiffe von 400 Fuss Länge und mit 1000 Tonnen Tragfähigkeit sehen, welche derart überladen sind, dass ihr Verdeck nicht mehr als 1 Schuh über den Wasserspiegel emporragt, denen man also, wenn ein heftiges Unwetter sie überfällt, den Untergang fast mit Gewissheit vorhersagen kann.

Auf der Donau und an den umliegenden Küsten ereigneten sich während der Jahre 1860—1873 124 Schiffbrüche, von denen 69 auf beladene, 31 auf leere Kauffahrer, 14 auf beladene und 9 auf leere Lichterschiffe, endlich 1 auf einen Schlepper entfallen. Nach den einzelnen Jahren vertheilen sich diese Unfälle also:

Jahr	Kauffahrer Beladen	Kauffahrer Leer	Lichterschiffe Beladen	Lichterschiffe Leer
1860	13	3	.	.
1861	5	7	.	.
1862	11	3	3	3
1863	3	3	.	.
1864	4	.	2	.
1865	5	2	1	.
1866	2	.	.	1
1867	3	1	2	.
1868	8	2	1	1
1869	5	1	.	.
1870	4	2	1	.
1871	.	3	3	.
1872	4	1	.	4
1873	2	3	1	.

Die Lichterschiffe verunglückten alle im Bereiche des Donaustromes. Von den Seefahrzeugen erlitten 22 ebendaselbst, 35 auf der hiesigen Rhede, 43 an der Küste des Delta Schiffbruch. Bei den auf der Donau verunglückten Fahrzeugen war

Zusammenstoss oder Eisbruch, auf dem Meere irriger Lauf oder ein unvermeidlicher Umstand die Veranlassung der Unfälle.

Die Waarenausfuhr aus der Donau umfasste in den Jahren 1872 und 1873 folgende Gegenstände:

Waarengattung		1872	1873
Weizen	Quarter	1,242.869	1,003.281
Mais	"	1,085.023	1,071.500
Roggen	"	130.107	61.006
Gerste	"	832.260	1,247.486
Bohnen	"	6.934	4.216
Hirse	"	5.169	4.502
Hafer	"	9.832	94.783
Rübsamen	"	97.769	214.342
Leinsamen	"	1.439	5.236
Kleie	"	577.435	172.770
Mehl	"	3,854.399	2,421.520
Bretter	Stück	732.618	774.734
Bauholz	Flösse	17	8
Querbalken	Stück	25.170	.
Fassdauben	"	191.845	112.500
Petroleum	Oka	1,618.679	1,663.845
Theer	"	429.867	454.610
Käse	"	313.043	227.338
Talg	"	224.323	3.784
Häute	"	27.466	9.581
	Ballen à 250 Oka	.	2.786
Schafwolle	"	1.139	2.786
	Oka	105.002	.
Knochen	"	350	306
Tabak	"	.	5.440
	Ballen à 120 Oka	.	673
Verschiedene Waaren	"	34.690	39.580
	Oka	559.696	436.651
Eisen	Tonnen	.	58

Der Werth dieser Ausfuhren beziffert sich für 1873 also:

Cerealien	56,000.000	fl.
Holz	820.000	"
Petroleum	407.000	"
Thierische Producte	123.000	"
Tabak	13.000	"
Verschiedene Waaren	400.000	"
Zusammen	57,763.000	fl.
Exportwerth in 1872	56,570.000	"
Zunahme in 1873	1,193.000	fl.

Die nachbenannten Waaren wurden im Jahre 1873 in den bezeichneten Häfen verladen und direct verschifft:

Waarengattung		Ibraila	Galatz	Häfen oberhalb Ibraila	Tultscha
Weizen	Quarter	501.697	267.904	29.596	4.272
Mais	„	333.453	163.812	3.801	.
Roggen	„	1.403	43.458	.	2.025
Gerste	„	293.861	54.363	7.193	8.597
Bohnen	„	1.558	1.697	961	.
Hirse	„	4.502	.	.	.
Hafer	„	56.356	18.954	2.942	.
Rübsamen	„	123.719	55.558	1.025	.
Leinsamen	„	3.256	1.975	5	.
Kleie	Oka	172.770	.		.
Mehl	„	.	808.960	.	.
Bretter	Stück	960	773.774	.	.
Fassdauben	„	39.000	73.500	.	.
Bauholz	Flösse	.	8	.	.
Petroleum	Oka	1,523.079	131.406	9.360	.
Theer	„	454.610	.	.	.
Käse	„	186.073	8.815	.	14.750
Talg	„	3.784	.	.	.
Häute	„	8.492	1.089	.	.
	Ballen	1.412	1.423	.	234
Tabak	Oka	5.440	.	.	.
	Ballen	14	659	.	.
Schafwolle	„	1.159	10	.	1.617
Knochen	Tonnen	306	.	.	.
Verschiedene Waaren	Oka	2.404	146.639	.	224.048
	Colli	65.964	37.095	.	81
Altes Eisen	Tonnen	58	5	.	.

Waarengattung		Reni	Pod Basci	Ismail	Sulina
Weizen	Quarter	21.173	941	64.258	113.910
Roggen	„	.	.	5.012	9.108
Gerste	„	.	.	529	882.943
Mais	„	5.480	.	16.318	548.656
Hafer	„	.	.	.	7.540
Rübsamen	„	.	.	.	31.997
Mehl	Oka	.	.	197.100	.
Käse	„	.	.	17.700	.

Die vorerwähnten Häfen sind entweder Haupt-Entrepots, wie Ibraila und Galatz, oder Echellen der Erzeugungsorte, wie Tultscha, Ismail etc.

Sulina allein macht hierin eine Ausnahme. Die hier verladenen Waaren kommen in Barken (Lichterbooten, Schleppern u. dgl.) herab und werden da lediglich auf grössere Fahrzeuge gebracht, welche dieselben dann an ihren Bestimmungsort schaffen.

Die Provenienz der im Jahre 1873 in Sulina verladenen Cerealien ist folgende:

		Braila	Galatz	Tultscha
Weizen	Quarter	38.217	75.693	.
Mais	„	390.241	158.365	.
Roggen	„	.	9.108	.

		Braila	Galatz	Tultscha
Gerste	Quarter	801.387	75.143	6.413
Hafer	„	7.540	.	.
Rübsamen	„	31.997	.	.
Mehl	Oka	.	31.997	.

Die Beförderung der Cerealien von Braila und Galatz veranlasst eine ziemliche Lebhaftigkeit in der localen Flussschifffahrt. Die diesfällige Fracht wechselte im Jahre 1873 zwischen 7—10 d. pr. Quarter. Die Schiffe, welche diesen Transport besorgen, gehören grösstentheils griechischen Gesellschaften.

Das Jahr 1873 rief in dieser Beziehung eine neue Speculation ins Leben.

In der Voraussicht, dass die Donau zufrieren würde, wie es auch wirklich geschah, und bei der Nothwendigkeit, mit dem Schifffahrtsmaterial an sicheren Plätzen zu überwintern, boten die Eigenthümer der Lichterschiffe, Schlepper etc. den Händlern ihre Fahrzeuge als Depositum und gegen eine geringe Vergütung an.

Das Anerbieten wurde angenommen und das Material nach Sulina geschafft, wo der Hafen fast immer eisfrei bleibt, und wo nun während des Winters und so lange die Schifffahrt auf der Donau geschlossen war, die Schiffsmiethen und Verladungen stattfanden.

Bezüglich der Menge der nach der Donau eingeführten Waaren, mit alleiniger Ausnahme von Steinkohlen, fehlt es an irgendwelchem Nachweise. Von letzteren wurden im Ganzen 76.939 Tonnen importirt und zwar: 72.842 T. aus England, 3365 T. aus der Türkei, 608 T. aus Frankreich, 124 T. aus Russland.

An Schiffsfracht bezahlte man im Jahre 1873 5$^1/_2$—7 s. Die Wassertiefe an der Barre von Sulina hielt sich beständig zwischen 20 und 21 Fuss engl.; im Canal verringerte sich dieselbe während des Sommers bis auf 13 Fuss.

Der locale Handel und die Bodenproduction Sulina's sind ganz geringfügig. Das Wenige, was das Delta an culturfähigem Boden bietet, wurde seit mehreren Jahren durch das Ungemach des Winters und durch grosse Trockenheit im Sommer dermassen benachtheiligt, dass im Jahre 1873 die Ernte gänzlich fehlschlug.

Die Bevölkerung der Landbau treibenden Dörfer, solchergestalt verarmt und des nöthigen Saatkorns entbehrend, sieht sich genöthigt, zu Hirsemehl als Nahrungsmittel seine Zuflucht zu nehmen.

Ausser der Bodencultur ist der Fischfang einer der Industriezweige dieses Districts. Das Product desselben im Jahre 1873, bestehend in gesalzenem Fisch, Caviar, Fischleim u. dgl., erreichte einen Werth von 150.000 fl. und wurde der leichteren Verbindung wegen, wie gewöhnlich, nach Tultscha gesendet, von wo es nach den Donau-Fürstenthümern gelangt und dort in den Verbrauch übergeht.

Dass die Concurrenz einerseits der Segelschiffe gegen die Dampfer, anderseits der Fahrzeuge von geringer Tragfähigkeit gegen diejenigen von grossem Tonnengehalte von Jahr zu Jahr schwieriger sich gestaltet, empfindet wohl am meisten die Handelsmarine jener Länder, deren Dampfschifffahrt entweder noch in engen Grenzen sich bewegt, oder wo es im Allgemeinen nur Segelschiffe von kleineren Dimensionen giebt.

Ein Beispiel hiefür liefert die Schifffahrt unter griechischer Flagge, welche an den erwähnten zwei Nachtheilen leidet.

Die Donau, welche für die griechischen Kauffahrer sowohl wegen der Nähe und Opportunität, als auch wegen des Uebergewichts der griechischen Handelshäuser in den diesseitigen Gebieten stets als eine der Hauptquellen des Gewinnes galt — die

Digitized by Google

Donau sieht die Anzahl der sie besuchenden Schiffe dieser Nationalität von Jahr zu Jahr kleiner werden.

Von 1861—1864 fuhren jährlich ungefähr 1300 griechische Fahrzeuge in die Donau ein; in 1865 und 1866 waren es blos je 1000; von 1867—1872 je 700, und im Jahre 1873 gar nur 577.

Dass ein ähnliches Verhältniss auch rücksichtlich der österreichisch-ungarischen Segelschifffahrt zu Tage trat, ist bereits früher hervorgehoben worden.

Schifffahrtsbewegung von Hongkong im Jahre 1873.

Hongkong. Im Jahre 1873 hat hier bei dem auswärtigen Verkehr folgende Schiffsbewegung stattgefunden:

Einlauf.

	Unter britischer Flagge		Unter anderen Flaggen		Im Ganzen	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Schiffe mit Ladung . .	1544	1,080.435	19.482	1,908.181	21.026	2,988.616
„ in Ballast . .	48	33.254	8.302	403.080	8.350	436.334
Zusammen . .	1592	1,113.689	27.784	2,311.261	29.376	3,424.950
Auslauf.						
Schiffe mit Ladung .	1371	951.593	19.342	1,810.696	20.713	2,762.289
„ in Ballast . .	210	143.522	8.036	490.586	8.246	634.108
Zusammen . .	1581	1,095.115	27.378	2,301.282	28.959	3,396.397
Gesammtergebniss beim auswärtigen Verkehr	3173	2,208.804	55.162	4,612.543	58.335	6,821.347

Rechnet man dazu noch den Localverkehr, bei welchem 5801 Schiffe von 181.551 Tonnen ein- und 5753 von 179.881 T. ausgelaufen sind, so stellt sich eine Totalsumme von 69.889 Handelsfahrzeugen mit 7,182.779 T. heraus, welche im Jahre 1873 mit diesem Hafen in Berührung kamen.

Ihrer Nationalität nach vertheilen sich die beim auswärtigen Verkehr verwendeten Kauffahrer in nachstehender Weise:

Einlauf.

Flagge	Mit Ladung		In Ballast		Gesammtanzahl	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	2	1.098	.	.	2	1.098
Amerikanische	75	113.635	9	5.793	84	119.428
Anamitische	1	500	1	500	2	1.000
Belgische	6	5.692	1	1.676	7	7.368
Britische	1.544	1,080.435	48	33.254	1.592	1,113.689

Digitized by Google

Flagge	Mit Ladung		In Ballast		Gesammtanzahl	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Chinesische	10	6.302	.	.	10	6.302
„ Junken	18.802	1,420.854	247	368.744	27.049	1,789.598
Dänische	29	10.528	4	1.216	33	11.744
Niederländische	14	6.483	.	.	14	6.483
Französische	134	168.002	7	3.751	141	171.753
Deutsche	227	94.927	14	5.657	241	100.584
Hawaii'sche	2	413	.	.	2	413
Italienische	.	.	2	1.898	2	1.898
Norwegische	5	1.515	1	180	6	1.695
Peruanische	4	4.374	11	9.591	15	13.965
Portugiesische	1	311	1	533	2	844
Russische	9	8.534	.	.	9	8.534
Siamesische	83	36.490	.	.	83	36.490
Spanische	74	26.266	4	3.541	78	29.807
Schwedische	4	2.257	.	.	4	2.257
Zusammen	21.026	2,988.616	8350	436.334	29.376	3,424.950

Auslauf.

Flagge	Mit Ladung		In Ballast		Gesammtanzahl	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	.	.	2	1.098	2	1.098
Amerikanische	58	96.390	26	22.844	84	119.234
Anamitische	.	.	1	500	1	500
Belgische	2	2.261	5	5.107	7	7.368
Britische	1.371	951.593	210	143.522	1.581	1,095.115
Chinesische	9	5.795	1	507	10	6.302
„ Junken	18.867	1,425.011	7744	333.619	26.611	1,758.630
Dänische	20	7.443	11	3.893	31	11.336
Niederländische	10	4.165	4	2.318	14	6.483
Französische	107	156.271	37	18.230	144	174.501
Deutsche	143	63.853	109	40.323	252	104.176
Hawaii'sche	1	202	.	.	1	202
Italienische	.	.	2	1.898	2	1.898
Norwegische	3	875	2	640	5	1.515
Peruanische	1	900	27	24.257	28	25.157
Portugiesische	.	.	2	834	2	834
Russische	4	4.496	7	5.749	11	10.245
Siamesische	44	18.512	41	18.205	85	36.717
Spanische	71	23.365	13	9.187	84	32.552
Schwedische	2	1.157	2	1.377	4	2.534
Zusammen	20.713	2,762.289	8246	634.108	28.959	3,396.397

Was den Verkehr chinesischer Passagiere im Hafen von Hongkong anbelangt, so bezifferte sich derselbe in 1873 mit 807.723 Personen, darunter 407.414 bei der Ankunft und 400.309 bei der Abreise; 7105 Passagiere verblieben somit zu Ende des Jahrs noch in diesem Hafen.

Digitized by Google

In Bezug auf Herkunft und Bestimmung vertheilen sich die angekommenen und abgegangenen Passagiere also:

Von oder nach:	Angekommene Passagiere	Abgegangene Passagiere
Häfen ausserhalb China und Japan	25.355	28.768
Häfen in China und Japan	291.316	288.925
dem Hafen von Macao	60.379	53.945
Häfen der Colonie	30.364	28.671
Zusammen . .	407.414	400.309

Ein Vergleich der Ergebnisse von 1873 mit denjenigen des Vorjahrs ergiebt im Allgemeinen eine Abnahme der Schiffzahl um beiläufig 8·5 pCt., was auf den ersten Blick für die Prosperität von Hongkong kein günstiges Prognostikon zu stellen scheint; bei genauerer Prüfung findet man jedoch, dass der gesammte Tonnengehalt der Fahrzeuge den des Jahrs 1872 um circa 1½ pCt. übertrifft.

Daraus ergiebt sich die Schlussfolgerung, dass der hiesige Schifffahrtsverkehr sich nicht nur auf der früheren Höhe erhalten hat, sondern in stetigem Wachsthum begriffen ist, wenngleich die Anzahl der Schiffe infolge des grösseren Tonnengehalts der einzelnen Fahrzeuge bedeutend verringert erscheint.

Dies wird im Laufe der nächsten Jahre vielleicht noch in höherem Maasse der Fall sein, indem sich infolge der Eröffnung des Suezcanals im ganzen Handelsverkehr Ostasiens ein Umschwung vollzieht, der von den weittragendsten Folgen für die Schiffahrt ist und voraussichtlich schon in kurzer Zeit die Segelfahrzeuge beinahe gänzlich zu Gunsten der ausschliesslichen Anwendung der Dampfkraft aus dem hiesigen maritimen Verkehr verdrängt haben wird.

Ein Dampfer muss aber, wie bekannt, von einer bestimmten Grösse und Maschinenkraft sein, um auf längeren Reisen und im grossen oceanischen Verkehr bei allen möglichen Witterungsverhältnissen eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit einhalten zu können. Je grösser das Schiff bei angemessener Maschinenkraft ist, desto besser wird es im Stande sein, diese Bedingungen zu erfüllen, desto geringer wird der Kohlenverbrauch im Verhältniss zum Tonnengehalt sein, desto billiger werden sich die Transportkosten für die verladenen Güter stellen.

Die Folge davon ist, dass die Grösse der Oceandampfer mit der fortschreitenden Technik stetig zunimmt, bis dieselben das für praktische Zwecke höchste Maximum der Tragfähigkeit in Verbindung mit möglichst niedrigen Betriebskosten erreicht haben werden.

Der Verkehr österreichisch-ungarischer Schiffe in den hiesigen Gewässern hat sich während der letzten Jahre auf die geringe Anzahl von 2 Fahrzeugen beschränkt, was allerdings nicht geeignet ist, ein besonders erfreuliches Bild von der wachsenden Ausdehnung des österreichisch-ungarischen Schiffsverkehrs in Ostasien darzubieten, wenn man bedenkt, dass im Jahre 1865 bereits 25 nationale Fahrzeuge im Hafen von Hongkong ein- und ausgelaufen sind.

Der Grund hiefür ist allerdings zum grossen Theil in der fortwährend zunehmenden Verdrängung der Segelschifffahrt aus dem oceanischen Verkehre durch die Dampfschifffahrt zu suchen, welche durch den infolge verbesserter Maschinen stark verminderten Kohlenverbrauch, durch erhöhte Tragfähigkeit, grössere Pünktlichkeit und Schnelligkeit in den Stand gesetzt ist, mit der ersteren erfolgreich zu concurriren und sie eventuell sogar aus dem Felde zu schlagen.

Digitized by Google

In richtiger Erkenntniss der veränderten Sachlage haben zuerst die Engländer und Amerikaner, nach ihnen aber auch die Franzosen und Deutschen sich rasch die gegebenen Verhältnisse zu Nutzen gemacht, und sind bestrebt gewesen, ihre Segelflotten mit möglichst geringem Zeitverlust durch schnellfahrende Schraubendampfer von grösserem Tonnengehalt zu ersetzen.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den derzeitigen Gerenten des Honorar-Viceconsulats in Manchester, Sigismund Cohen, zum unbesoldeten Viceconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 17. Januar 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Kaufmann Andreas Heinrich Julius Baass zum unbesoldeten Consul in Sidney mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consular-Gebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 22. Januar 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Versetzung des k. und k. Consuls Rudolf Filek v. Wittinghausen von Ibraila nach Adrianopel, ferner des k. und k. Consuls Paul Reglia von Mostar nach Ibraila allergnädigst zu genehmigen und den k. und k. Viceconsul in Banjaluka Anton Strautz zum k. und k. Consul in Mostar huldreichst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 1. Februar 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den beim k. und k. Generalconsulate in Trapezunt in Verwendung stehenden Consulareleven Victor Freiherrn v. Schweiger-Dürnstein zum Viceconsul auf seinem bisherigen Posten allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 4. Februar 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den früheren diplomatischen Agenten und Generalconsul Gustav Freiherrn v. Schreiner zum ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am kais. brasilianischen Hofe allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 6. Februar 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben zu gestatten geruht, dass der k. und k. Consul Richard Franceschi den kais. türkischen Medjidié-Orden dritter Classe; die k. und k. Viceconsuln Dr. W. Seewald und Julius Günner den kais. türkischen Osmanié-Orden vierter Classe, und der k. und k. Viceconsul Marco Nencòvich das Ritterkreuz des Ordens der italienischen Krone annehmen und tragen dürfen.

(Allerhöchste Entschliessung vom 10. Februar 1875.)

— Der k. und k. Ministerresident bei den Höfen von China, Japan und Siam und Generalconsul, Ignaz Ritter v. Schaeffer, hat seine Amtsthätigkeit begonnen.

— Der k. und k. Viceconsul Julius Günner hat am 31. Januar 1875 die Leitung des k. und k. Consulats in Durazzo übernommen.

— Der neuernannte k. und k. Viceconsul in Rotterdam, Friedrich v. Overzee, hat von Seiten der k. niederländischen Regierung das Exequatur erhalten und seinen Posten sofort angetreten.

— Der k. und k. Generalconsul Natale di Sorvillo in Neapel ist mit Tod abgegangen.

Digitized by Google

Verhältnisse des Handels und der Industrie im Königreiche Sachsen während des Jahrs 1873.

Leipzig. Sachsen und die ihm benachbarten kleinen Staaten haben im Jahre 1873 nothwendigerweise alle die Folgen mitertragen müssen, welche der Zusammenbruch der im Vorjahre auf allen Gebieten des Handels, der Industrie und des Verkehrs — mit alleiniger Ausnahme der Landwirthschaft — zur Herrschaft gelangten maass- und ziellosen Ueberspeculation mit sich brachte.

Obwohl schon im Herbste 1872 manche Wahrnehmungen und die eingetretene Knappheit des Geldes (der Discont stieg und hielt sich längere Zeit auf 6 pCt.) als Mahnung zur Vorsicht hätte aufgefasst werden sollen, setzte sich die gewagte Conjunctur noch in das erste Quartal 1873 fort, bis jene grosse Börsenkrisis eintrat, welche seitdem der geschäftlichen Bewegung ihre Signatur gegeben hat.

Diese Krisis ging von den grossen, leitenden Börsenplätzen Mittel-Europa's aus, und Sachsen, wo man an den Unternehmungen der Gründungsperiode (1871 und 1872) zwar reichlich genug, doch immer noch mit einer gewissen Bedächtigkeit Antheil genommen hatte, wurde daher auch nach Verhältniss von dem die Werthe vernichtenden Börsensturz mit heimgesucht.

Welche Schädigung dabei erlitten worden sein mag, ist mit einiger Sicherheit um so weniger zu ermitteln, als die durch die Krisis herbeigeführten Verluste auch solche Kreise des Verkehrs und der Bevölkerung mit betreffen, welche dem Speculationstreiben weniger oder gar nicht zugänglich zu sein schienen.

Auch in Sachsen macht sich der dem Wohlstand nachtheilige weitere Umstand fühlbar, dass sich unter dem Einflusse der im Vorjahr erlebten schwungvollen Verhältnisse der Verbrauch der Bevölkerung in grösserem Maasse gesteigert hat als die Production von Werthen, mittels welcher jener zu bestreiten ist, und welche noch einen Ueberschuss zur Mehrung des Stamm- oder Betriebscapitals liefern.

Einzelne Industrien haben sogar infolge der im Jahre 1872 unter ungünstigen Verhältnissen durchgeführten Ueberproduction, indem Rohstoffe und Fabrikations-Materialien durch die lebhafte Nachfrage sehr vertheuert wurden, wozu noch die von den Arbeitern rücksichtslos geforderte und durchgesetzte Steigerung der Löhne sich gesellte, an Concurrenzfähigkeit mit ihren Nebenbuhlern auf auswärtigen Märkten momentan Einbusse erlitten.

Das gilt namentlich gegenüber der französischen Industrie, welche die Benachtheiligung, die sie während des Krieges und unmittelbar nach demselben durch die deutsche und insbesondere auch durch die sächsische erfahren, grossentheils wieder ausgeglichen hat.

Die Börsen (Geld-, Bank- und Creditgeschäfte) sind natürlich auch in Sachsen dem Impuls gefolgt, welcher in den ersten Monaten eine günstige weitere Entwicklung namentlich des Börsengeschäftes anzukündigen schien, dann aber plötzlich in die bekannte Krisis umschlug.

Jetzt hatte der Creditgeber es nur seiner Vorsicht zu danken, wenn er im Conto-Currentgeschäfte mit früher völlig zahlungsfähigen Debitoren nicht durch Zahlungs-Einstellungen oder im Lombardgeschäfte bei der rapiden Entwerthung etwa verpfän-

Digitized by Google

deter oder im eigenen Besitze befindlicher Effecten nicht von ansehnlichen Verlusten betroffen wurde.

Dagegen sind die Discontoverhältnisse während des Jahres 1873 den diesseitigen Geldinstituten durchschnittlich günstig gewesen.

Der Wechseldiscont, in Sachsen in der Regel bis $^1/_2$ pCt. höher als bei der preussischen Bank, stellte sich nach den Sätzen der Leipziger Bank im Jahre 1873 wie folgt:

am 20. Januar .	5 pCt.	am 28. Juli . .	$5^1/_2$ pCt.
„ 8. Februar .	$4^1/_2$ „	„ 8. August .	5 „
„ 1. April . .	$5^1/_2$ „	„ 25. September	$5^1/_2$ „
„ 3. Mai . .	6 „	„ 28. October .	6 „
„ 3. Juni . .	$6^1/_2$ „	„ 28. November	$5^1/_2$ „

Die Umsätze sind bei den Instituten von älterer Gründung vielfach grösser als in 1872 gewesen.

Der wesentlich lebhaftere Verkehr in Wechseln documentirt sich durch die Erträgnisse der Reichs-Wechselstempelsteuer, welche 1873 im Ober-Postdirections-Bezirke Dresden 42.541 Thlr. (11.209 Thlr. mehr als in 1872) und im Ober-Postdirectionsbezirke Leipzig 137.122 Thlr. (20.131 Thlr. mehr als im Vorjahre) erreicht haben.

Es berechnet sich hiernach für 1873 aus dem Betrage der in Sachsen erhobenen Wechselstempelsteuer von zusammen 179.663 Thlr. (nach dem Massstabe von $^1/_2$ pr. Mille) der Wechselverkehr auf ca. 179,663.000 Thlr.

Die Geschäftsgebarung der hauptsächlichsten Banken und Creditinstitute Sachsens, sowie der hierlands durch Filiale vertretenen fremden Zettelbanken waren folgende:

Sächsische Bank zu Dresden (Actiencapital 10 Mill., Reservefond 1 Mill. Thlr.): Gesammtumsatz 962,838.800 Thlr.; Abschreibungen für zweifelhafte Ausstände 44.776 Thlr. 23 Gr.; Reingewinn 1,251.343 Thlr. 19 Gr. 4 Pfg.; Gesammtdividende 12 pCt. wie in 1872.

Leipziger Bank zu Leipzig (Actiencapital $4^1/_2$ Mill. Thlr. in 1873, von 1874 an 6 Mill.; Reservefond 450.000 Thlr.): Gesammtumsatz 516,902.280 Thlr.; Abschreibung für eine Unterschlagung 33.740 Thlr.; Reingewinn 467.717 Thlr.; Gesammt-Dividende $9^9/_{15}$ pCt. (1872: $10^2/_5$ pCt.).

Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt zu Leipzig (Actiencapital 10 Mill. Thlr.; Reservefond 3,036.668 Thlr.): Gesammtumsatz 610,000.000 Thlr.; Gewinn 1,087.632 Thaler 1 Gr.; Gesammtdividende $9^3/_4$ pCt. (1872: 15 pCt.).

Leipziger Cassenverein (Actiencapital 1 Mill. Thlr.; Reservefond 23.149 Thlr.): Gesammtumsatz 327,350.936 Thlr.; Reingewinn 90.098 Thlr.; Abschreibungen 7700 Thlr.; Gesammtdividende $7^1/_2$ pCt.

Weimarische Bank (Actiencapital 5 Mill. Thlr.; Reservefond 334.114 Thlr.): Gesammtumsatz ohne Berücksichtigung der Cassenumsätze 264,179.515 Thlr.; Verlust auf Effectenconto 67.948 Thlr.; als Specialreserve zurückgestellt 96.600 Thlr.; Reingewinn 61.391 Thlr.; Gesammtdividende 5 pCt. (8 pCt. im Jahre 1872).

Leipziger Discontogesellschaft (seit 1. April 1872 Actiencapital nominell 8 Mill., eingezahlt 3,200.000 Thlr.; Reservefond 81.244 Thlr.): Gesammtumsatz ca. 101 Mill. Thlr.; Verlust auf Effectenconto 61.218 Thlr.; Gewinnüberschuss 40.833 Thlr., welche auf dem noch von Verlusten bedrohten Consortialconto zur Abschreibung kamen.

Leipziger Vereinsbank (Actiencapital 7,000.000 Thlr., wovon 40 pCt. = 2,800.000 Thlr. eingezahlt, durch Beschluss der Generalversammlung aber für 1874

Digitized by Google

auf 2,400.000 Thlr. reducirt worden sind; Reservefond 15.000 Thlr.): Gesammtumsatz 78,498.638 Thlr.; Gewinnüberschuss 37.828 Thlr., welche zur Deckung von Verlusten auf Consortialconto in Reserve gestellt wurden.

Leipziger Wechsler- und Depositenbank (Actiencapital 2 Mill. Thlr.; Reserve-Fond 5215 Thlr.): Verlust auf Effectenconto 34.303 Thlr.; Abschreibung für zweifelhafte Forderungen 40.000 Thlr.; für eine unerledigte Consortialbetheiligung zurückgestellt 4000 Thlr. Der Abschluss auf Gewinn- und Verlustconto ergab ein Verlustsaldo von 4380 Thlr.; es konnte sonach diese im zweiten Jahre bestehende Bank für 1873 keine Dividende zahlen.

Leipziger Wechslerbank (zweites Jahr; Actiencapital 1,500.000 Thlr., welches 1874 auf 1,050.000 Thlr. in 5250 Actien à 200 Thlr. normirt wurde; Reservefond 15.000 Thlr.): Gesammtumsatz 53,437.805 Thlr.; Gesammtgewinn 46.079 Thlr. 26 Gr. 2 Pfg.; die Verluste auf Effecten- und Debitorenconto haben denselben jedoch auf 16.730 Thlr. 21 Gr. 7 Pfg. verringert, die als Specialreserve pro 1874 vorgetragen wurden.

Gera'er Bank (Actiencapital 2½ Mill. Thlr.; Reservefond 146.154 und Special-Reserve 21.500 Thlr.): Gesammtumsatz 182,071.620 Thlr.; Gewinnüberschuss 246.260 Thlr.; Dividende 8½ pCt.

Sächsische Creditbank in Dresden (Actiencapital 3,000.000 Thlr., dasselbe wird aber durch Rückkauf von Actien auf 2 Mill. Thlr. herabgesetzt; Reservefond 160.779 Thaler): Gewinnüberschuss, nachdem auf Effectenconto und zweifelhafte Forderungen 106.038 Thlr. abgeschrieben wurden, 26.498 Thlr., die ebenfalls auf Specialbetheiligungsconto abgeschrieben worden sind. Keine Dividende.

Oberlausitzer Bank zu Zittau (eingezahltes Actiencapital 160.000 Thlr; Reserve-Fond 5000 Thlr.): Gesammtumsatz 110,601.000 Thlr.; Reingewinn 83.196 Thlr. 2 Gr., welcher aber als Sicherstellung für Depotdifferenzen und als Abschreibung für Consortialbetheiligungen eingestellt wurde.

Die Leipziger Börsennotirung der obigen Banken und Creditinstitute im Jahre 1873 war folgende:

	2. Januar	30. Juni	1. September
Sächsische Bank	175¼ G.	146½ Br.	144½ Br.
Leipziger Bank	142 „	135½ bez. G.	136¾ „
Allgemeine Deutsche Creditanstalt	178½ „	164 „ „	165 bez. G.
Leipziger Cassenverein	123 „	121¾ Br.	122 „
Weimarische Bank	117 „	113 bez. G.	112½ G.
Leipziger Discontogesellschaft	110¼ „	93 G.	92 „
Leipziger Vereinsbank	96¼ Br., incl. Divid.	83⅜ „	86½ Br.
Leipziger Wechsel- und Depositenbank	100 bez. G., incl. Divid.	91 „	88 „
Leipziger Wechslerbank	93 G., incl. Divid.	75 bez. G.	77½ bez.
Gera'er Bank	152 Br.	135½ Br.	134½ Br.
Sächsische Creditbank	135½ G.	91⅜ bez. G.	84¾ G.
Oberlausitzer Bank	104 „	90 Br.	84⅛ Br.

	30. September	1. December	31. December
Sächsische Bank	133 bez. G.	143 G.	146½ bez. G.
Leipziger Bank	135 bez.	132 „	131¾ „ „
Allgemeine Deutsche Creditanstalt	146 bez. G.	147 bez. G.	146⅞ „ „
Leipziger Cassenverein	113½ G.	118¼ bez.	117½ G.

Digitized by Google

	30. September			1. December			31. December		
Weimarische Bank	$102\frac{1}{2}$	bez.	G.	106	G.		105	G.	
Leipziger Discontogesellschaft . .	$92\frac{1}{2}$	„	„	83	bez.	G.	$82\frac{3}{4}$	bez.	G.
Leipziger Vereinsbank	$80\frac{1}{2}$	„	„	$85\frac{1}{8}$	„	„	$85\frac{3}{8}$	bez.	Br.
Leipziger Wechsel- und Depositenbank	78	„	„	$79\frac{7}{8}$	„	„	76	bez.	G.
Leipziger Wechslerbank	68	„	Br.	$74\frac{1}{2}$	„	Br.	$71\frac{1}{4}$	„	„
Gera'er Bank	120	„		$121\frac{1}{2}$	Br.		$128\frac{1}{2}$	Br.	
Sächsische Creditbank	$70\frac{5}{8}$	„		75	G.		$72\frac{3}{4}$	bez.	G.
Oberlausitzer Bank	73	Br.		$65\frac{1}{4}$	bez.	G.	72	„	„

Die ausgedehnte und sehr mannigfaltige sächsische Baumwollindustrie hat 1873 im Allgemeinen nicht die befriedigenden Ergebnisse des Vorjahrs geliefert. Die im letzten Quartal 1872 in der Weberei bereits drückend fühlbar gewordene Concurrenz der Elsasser Fabrikation machte sich in immer grösserem Umfange geltend und die Webereibranche kam dadurch in eine sehr ungünstige Lage.

Das neue Reichsland hat mehr Baumwollspindeln und mechanische Webstühle als das übrige Deutschland.

Wäre nicht infolge der sehr herabgedrückten Preise ein namhafter, wenn auch wenig lohnender Absatz nach den überseeischen Märkten zu bewirken gewesen, so würde eine wesentliche Verminderung der Fabrikation nicht zu vermeiden gewesen sein.

Auch die im Jahre 1873 flott abgesetzten baumwollenen Strumpfwaaren wurden von dem flauen Geschäftsgange mitbetroffen und namentlich schwere Waare blieb stark vernachlässigt.

Für voigtländische weisse Waare liess der Absatz ebenfalls viel zu wünschen übrig.

Dagegen hat sich für die Baumwollspinnerei das Jahr 1873 wieder verhältnissmässig günstig gestaltet, indem bei einer stetigen Tendenz und eben solcher Nachfrage die ersten vier Monate fast ohne Preisveränderung vergingen, worauf infolge der Aussichten auf eine ergiebige amerikanische Baumwollernte und der gedrückten Conjunctur bezüglich der Gewebe eine langsam und meist mit dem Rohstoffe gleichen Schritt einhaltende rückgängige Bewegung der Preise begann.

Während im Januar Orleans $10\frac{1}{2}$ und Dhollerah $7\frac{3}{8}$ d. galt, wurde dafür zu Ende December nur noch $8\frac{5}{8}$ und resp. $5\frac{5}{8}$ d. gezahlt. Der Geschäftsgang war ein ruhiger und bewegte sich in den Grenzen des wirklichen Bedarfs. Gegen Ende des Jahrs wurde der Begehr schwächer und der Schluss war still.

Die Chemnitzer Baumwollen-Actien-Spinnerei (mit einem Actiencapital von 621.333 Thlr.) erzielte 53.220 Thlr. Netto-Ueberschuss und zahlte den Inhabern von Stammactien ($333.333\frac{1}{3}$ Thlr.) 9 pCt., denen von Prioritätsactien 15 pCt. Dividende. Versponnen wurden 2,687.537 Pfund Baumwolle und daraus 2,432.820 Pfund Garn und Zwirn erzeugt.

Der letztere Artikel befand sich das ganze Jahr hindurch in einer gedrückten Lage. Doch konnte die Sächsische Nähfadenfabrik (Actiengesellschaft) zu Witzschdorf bei Chemnitz noch 8 pCt. Dividende (9 pCt. in 1872) gewähren.

Die Dresdener Nähmaschinen-Zwirnfabrik (Actiengesellschaft) verwendete ihren Reingewinn von 1520 Thlr. zu Abschreibungen.

Für den sehr bedeutenden Zwischenhandel Leipzigs mit englischen Schafwoll- und Baumwollgarnen scheint das Jahr 1873 einen ungünstigen Wendepunkt anzukündigen. Schon in 1872 hatten sich die Bemühungen der französischen Spinner bemerkbar gemacht, ihre einfachen wollenen Kammgarne in Sachsen einzuführen, wo zwei-

fache französische wollene Kettengarne zu ganz wollenen Waaren schon seit Jahren viel Absatz gefunden haben.

Die billigen Preise der englischen Gespinnste gestatteten indessen, der französischen Concurrenz entgegen zu treten.

In den Monaten October und November 1872 wurden daher neue Contracte mit englischen Spinnern abgeschlossen, und als im December 1872 in England die Wolle erheblich stieg und infolge davon die englischen Spinner ihre Preise erhöhten, glaubte man mit dem billiger erworbenen grossen Lager 30er Weft im Jahre 1873 günstig operiren zu können.

Allein weder in Sachsen noch in Böhmen, welches ein starker Abnehmer für englische 80er Weft ist, wollte das Geschäft sich beleben.

Man versuchte wohl, durch Concessionen am Preise im Februar Verkäufe zu bewirken, dies gelang jedoch nur theilweise; denn bei dem allgemein schlechten Geschäftsgange fabricirte Böhmen vorzugsweise billige Baumwollartikel und bessere aus Eisengarn.

In Sachsen wendeten sich viele Fabrikanten, um Absatz zu gewinnen, den billig offerirten französischen Kammgarnen zu, während die in letzter Zeit theils neu errichteten, theils sehr vergrösserten mechanischen Webereien in der Lage waren, mit Umgehung Leipzigs ihre Garne auf Spulen direct von Bradford zu beziehen. Diese Form eignet sich aber nicht für den Garnhandel, weil dieselbe nach dem Bedarfe einer Fabrik eingerichtet werden muss.

Die französischen Garne, welche ohne Oel gesponnen werden und sich daher leichter und besser färben lassen, sowie bei guter Haltbarkeit und Fülle des Fadens eine schöne glatte Waare liefern, befriedigten umsomehr, als sie zugleich billiger wie die entsprechende englische Waare gewesen sind.

Nachdem die Franzosen ihre Preise aus eigenem Antriebe noch mehr ermässigt hatten, wurde der Consum französischer Wollgespinnste noch allgemeiner, so dass die Leipziger Garnhändler genöthigt waren, zu irgendwelchen Preisen von ihren grossen Lagern abzugeben, wodurch der Nutzen, welchen sie seinerzeit erwartet hatten, sich in Nachtheil verwandelte.

Der Bezug von englischen Wefts unterblieb daher umsomehr, als die von den Franzosen verdrängten englischen Spinner auf hohen Preisen bestanden. Erst im Sommer gelang es, aus England von Inhabern starker Garnvorräthe um ca. 2 s. pr. Gross billiger zu beziehen.

Obgleich diese Preise sich denen der französischen Gespinnste näherten, war doch ein flotter Absatz schon aus dem Grunde nicht zu erzielen, weil die Franzosen sich neuerdings nachgiebig zeigten.

Die Versuche von Leipziger Häusern, ihren Handel auf französische Garne auszudehnen, scheinen wenig Erfolg gehabt zu haben, da die Franzosen mit den consumirenden Fabrikanten direct arbeiten, anstatt, wie die Engländer, den Absatz durch Commissionshäuser vermitteln zu lassen, welche oft zugleich Speculanten sind, die Verhältnisse verwirren und ungesund gestalten.

Die Hoffnung, dass die gezwungene Zurückhaltung der englischen Wollspinnereien einen starken Druck auf Schafwolle ausüben werde, erfüllte sich nicht in zureichendem Grade und es blieben die englischen Wollgarnpreise bis Ende 1873 von einer Art, dass Beziehungen nicht rathsam erschienen.

Der Umsatz Leipzigs in englischen Wollgarnen ist für das Jahr 1873 annähernd noch auf 3000 Ballen à 1200 Pfund zu veranschlagen; derselbe kann jedoch bei den geschilderten Schwierigkeiten und der rückgängigen Conjunctur fast aller Sorten ein- und zweifacher Garne kaum gewinnbringend gewesen sein, dies aber noch weniger für die englischen Spinner und Garnhäuser, die thatsächlich mit enormen Verlusten gearbeitet haben.

Digitized by Google

Früher setzte Leipzig ca. 7000 Ballen um und ist der beträchtliche Ausfall zum grösseren Theile mit französischen, theilweise auch mit deutschen Kammgarnen, sowie mit englischen Garnen auf Spulen für die mechanischen Webereien gedeckt worden.

Herbeigeführt wurde dieser Ausfall durch die vorerwähnten Verhältnisse und die veränderte Geschmacksrichtung in Kleiderstoffen, zu welchen englische Garne nicht tauglich sind.

Man hat zwar in England Versuche gemacht, Garne nach französischer Art zu spinnen, würde aber dazu nöthig haben, das ganze bisherige Spinnsystem umzugestalten.

In Frankreich arbeitet man diese Garne nicht nur mit anderen Maschinen, sondern es sind dort ausserdem die Kämmerei und Spinnerei getrennte Geschäfte, so dass eines von dem anderen bei wechselnden Conjuncturen Nutzen zieht, während in England der Spinner bisher zugleich Kämmer ist und deshalb ungünstige Conjuncturen allein zu tragen hat. Ueberdies sind in Frankreich bezüglich der Mitverwendung kurzer Wollen grosse Fortschritte gemacht worden.

Englische Baumwollgarne, doublirte 40er, 60er, 80er, 100er, 120er, 140er, von welchen 60er die Hauptnummer ist, bilden in Leipzig noch immer ein grosses Geschäft, indem man dieselben zur Erzeugung von halbwollenen Waaren benöthigt, der Schuss möge aus englischem oder anderem Kammgarn bestehen.

Der Umsatz der 60er hat jedoch dadurch eine nicht unwesentliche Beeinträchtigung erfahren, dass dafür 30er Water deutschen Gespinnstes von zahlreichen kleinen Fabrikanten verwendet wurde, die bei dem allgemein gedrückten Geschäftsgange sich gezwungen sahen, billige Artikel zu produciren.

An Baumwollgarn hat Leipzig im Jahre 1873 ca. 5000 Ballen (à 1200 Pfund) im Werthe von etwa $3^1/_3$ Mill. Thlr. umgesetzt; das Jahr ist indessen auch dieser Branche nicht günstig gewesen, da, mit wenigen Ausnahmen, die Preise von Januar bis December allmälig um 3—4 Sgr. pr. Pfd. zurückgingen, was hauptsächlich eine Folge der Ueberproduction in England und des dadurch herbeigeführten fortwährend dringenden Angebots war.

Die französische Concurrenz hat also im Jahre 1873 den Umsatz der englischen Kammgarne und den Zwischenhandel Leipzigs mit diesem Artikel so wesentlich beeinträchtigt, dass man hier für die bezüglichen Geschäfte bleibende Nachtheile befürchtet, zumal auch die Zunahme und Erweiterung der mechanischen Webereien in Sachsen und Thüringen den schon erwähnten vermehrten Bezug von Garnen auf Spulen in directem Wege mit sich bringt, der für die kleinere Fabrikation erforderliche Bedarf aber nicht gross genug ist, um für Leipzig bei der im Garngeschäfte bestehenden grossen Concurrenz noch einen Umsatz übrig zu lassen, der einen befriedigenden Nutzen in Aussicht stellte.

Der Eingang von Baumwollgarn bei dem Hauptzollamte Leipzig betrug im Jahre 1873 zusammen 50.702 Zollcentner (gegen 34.997 Ctr. in 1872), wovon 36.218 Ctr. zur Verzollung gelangt sind. Im ganzen Reichsgebiete wurden 436.400 Ctr. Baumwollgarne importirt und 97.800 Ctr. ausgeführt.

Die in Deutschland in hervorragender Weise entwickelte Wollenindustrie ist auch in Sachsen und Thüringen in fast allen Zweigen stark vertreten. Der milde Herbst und Winter von 1872 auf 1873 benachtheiligte den Absatz von Winterwaaren; Tuche litten ausserdem durch das Darniederliegen des Exportgeschäfts, welches nur für den Orient einiges Leben entwickelte.

Grosse Fallimente in dieser Branche bewirkten ferner eine Ueberfüllung des continentalen Markts, welche die Concurrenz aufs Aeusserste erschwerte.

Im Allgemeinen wird der Consum der Tuche auch durch die Mode stark vermindert, die den mannigfaltigen Wollstoffen und gemusterten Artikeln den Vorzug gibt,

in deren Erfindung und Herstellung die Tuchmanufactur jetzt wetteifert. Für diese Gattung Artikel war das Geschäft im Frühjahr und Sommer befriedigend.

Wollene Flanelle und Futterstoffe hatten, erstere auch durch Export, ziemlich regelmässigen Absatz, wenngleich bei den hohen Preisen des Rohmaterials und den gesteigerten Arbeitslöhnen der Nutzen sich niedriger gestellt haben mag.

Unter welchem Drucke die Tuchmanufactur gearbeitet hat, ergiebt sich auch daraus, dass z. B. die Sächsische Tuchfabrik (vormals Fedor Zschille & Co.) in Grossenhain nur 2 pCt. (im Vorjahre 3 pCt.) Dividende, die Bautzener Tuchfabrik und Kunstmühle (vormals C. G. E. Mörbiz; Actiencapital 650.000 Thlr. und dazu 40.000 Hypotheken) nur 2 1/3 pCt. Dividende für das Geschäftsjahr 1873 offeriren konnte.

Die Geschäfte der Wollspinnerei waren analog der Conjunctur in derlei Waaren und wurden ausserdem von dem mehr oder minder günstigen Einkauf des Rohmaterials bedingt.

Der Absatz wollener Strumpfgarne war infolge des milden Winters ein schleppender, desgleichen der von Garnen an die Tuchfabrikanten.

Die Sächsische Wollgarnfabrik (vormals Gebrüder Eckhardt) in Grossenhain schloss mit 29.000 Thlr. Verlust ab.

Für die Kammgarnspinnerei eröffnete das Jahr ebenfalls unter gedrückten Verhältnissen und zu Tagespreisen, welche im Hinblick auf den Marktwerth des Rohmaterials wenig Aussicht auf Nutzen übrig liessen.

Im zweiten Quartal besserte sich jedoch das Geschäft trotz der Wiener Börsenkrisis, die nur den Absatz solcher Spinnereien beeinträchtigte, welche wie die Sächsische Kammgarnspinnerei zu Harthau stark mit österreichischen Abnehmern arbeiteten.

Es entstand lebhafte Nachfrage und infolge dessen eine Preiserhöhung, welche sich trotz der Concurrenz der französischen Kammgarne bis in den Herbst befriedigend erhielt. Dann aber trat unter der Einwirkung der Börsenkrisis in Deutschland und Nordamerika Geschäftsstille ein, die bis zu Ende des Jahrs anhielt.

Die Gesammteinfuhr während des Jahrs 1873 in das deutsche Zollgebiet war 329.200 Ctr. (1872: 344.300 Ctr.), die Ausfuhr 104.900 Ctr. (1872: 144.900 Ctr.). Der Werth des Exports von Wollengarn aus Frankreich stellte sich 1873 auf 32,732.000 Francs, gegen 31,122.000 Frcs. im Vorjahre.

Beim Hauptzollamte Leipzig wurden in 1873 33.624 Ctr. eingeführt und davon 27.618 Ctr. versteuert.

Mit der Leinenindustrie will es in Sachsen seit längerer Zeit im Allgemeinen nicht recht vorwärts gehen. Die Schuld liegt an der Mehrzahl der Industriellen, welche zu fest am Hergebrachten halten.

Das letztere war auch der Grund, welcher die berühmten sächsischen Damastgewebe eine Reihe von Jahren hindurch unter der Concurrenz englischer und namentlich auch schlesischer Fabrikate leiden liess, die mehr dem Geschmacke und den Gewohnheiten der Gegenwart sich anschlossen. Neuerdings hat man mit Nutzen begonnen, jenem Beispiele zu folgen.

Der Export glatter sächsischer Leinen nach Polen und Russland geht zurück, das Geschäft nach überseeischen Märkten ist fast erloschen. In der Zittauer Handelskammer selbst kam man auf die gedrückte Lage dieser Branche zu reden, die auch durch gesteigerten Arbeitslohn leide und der böhmischen Concurrenz den Markt nicht mehr verschliessen könne.*)

*) Böhmische und mährische Leinen haben überhaupt angefangen, im deutschen Zollgebiet Absatz zu gewinnen. Insbesondere wird die Solidität und Güte der von den Firmen Oberleitner & Söhne und Sigl in Mährisch-Schönberg gelieferten Waare geschätzt.

Digitized by Google

Man erörterte sodann die Fragen: Was der Oberlausitzer Leinenindustrie fehle? Ob in der Lausitz selbst zu erreichen sei, was ihr fehle? Auf welche Art und wo es zu erreichen sei?

Als Hauptmängel wurden hervorgehoben, dass keine in Einem Betriebe vereinigte Waarenbleicherei und Appreturanstalt vorhanden sei und dass es auch vielfach an einer rationellen Garnbleiche fehle.

Lausitzer Leinen stehen, was die Güte der Garne betreffe, anderen Fabrikaten nicht nach, allein infolge davon, dass die Appretur und das Aufmachen derselben in vielen kleinen, nicht mit allen Hilfsmitteln des neuesten Betriebes versehenen Etablissements bewirkt werde, erhalte die Waare ein ungleiches Aeussere und sei deshalb von dem lohnenden Grosshandel ziemlich ausgeschlossen.

Die Handelskammer veranlasste infolge dessen eine Versammlung aller Leinen-Industriellen der Oberlausitz, welche von 68 Firmen beschickt wurde und eifrig auf die Sache einging. Es wurden 1700 Thaler gezeichnet, um Erörterungen anzustellen, wo am besten in der Lausitz ein Etablissement der oben bezeichneten Art zu errichten sein würde, und wie man für dasselbe eine in der vorgeschrittensten Technik bewanderte Kraft gewinnen könne. Das Weitere wurde einem dazu gewählten Comité in die Hand gegeben.

Die Thätigkeit desselben, sowie die Opferwilligkeit der Firma A. Dürninger & Co. in Herrnhut hat seitdem dahin geführt, dass eine solche Bleich- und Appretur-Anstalt bei Herrnhut in Angriff genommen wurde und eine zweite für die Sohland-Wehrsdorfer Gegend beabsichtigt ist.

Zugleich wurde Director Windel aus Bielefeld, der bisher der grössten dortigen Appretur und Bleiche vorstand, zur Leitung des neuen Etablissements, an dem er sich auch finanziell betheiligt, gewonnen.

Die nicht florirende Situation der sächsischen Flachsindustrie spricht sich auch in dem Beschlusse der Generalversammlung der Annaberger Actiengesellschaft für Flachsindustrie aus, ihr Actiencapital von 350.000 Thlr. auf 233.300 Thlr. herabzusetzen.

Der Actienverein für Flachs- und Leinenindustrie in Dresden, welcher am 31. December 1873 seine erste neunmonatliche Geschäftsperiode abschloss, konnte seinen Actionären nur 2 Thlr. Dividende offeriren. Der Actienverein besitzt die Flachsgarn-Maschinenspinnerei zu Karbitz in Böhmen (an der Aussig-Teplitzer Eisenbahn) mit 2208 Flachs- und Wergspindeln.

Dieses Etablissement ist zum Absatz seiner Erzeugnisse zunächst auf Oesterreich angewiesen, wurde aber bei der Störung des österreichischen Markts durch die Folgen der Krisis genöthigt, mit seinen Erzeugnissen das deutsche Zollgebiet aufzusuchen, trotz der Zölle, Fracht und anderen Spesen, welche die Waare vertheuern und das Erträgniss schädigen.

Im deutschen Zollgebiete war das Geschäft in Flachsgarnen insoweit nicht ungünstig, als die Preise sich sehr gleichmässig hielten und nur bei vorübergehender lebhafter Frage für einzelne Nummern kleine Steigerungen erfuhren. Consumenten versahen sich in der Meinung, die Preise zurückgehen zu sehen, in der Regel nur für den nächsten Bedarf.

Im Allgemeinen ist die Flachs-, Hanf- und Jute-Industrie in Deutschland eifrig auf Verbesserungen bedacht, und die böhmischen und mährischen Industriellen mögen immerhin ihre Interessen aufmerksam wahrzunehmen suchen.

Die Fabrikation von Besatzartikeln: Fransen, Schnüren u. dgl., ist immer von der Mode abhängig, welche dieselbe zur Zeit nicht begünstigt. Aber auch ausserdem ver-

Digitized by Google

liert der Artikel durch die enormen Eingangszölle in Nordamerika und die in Frankreich lebhaft sich entwickelnde Concurrenz von seinem Export nach beiden Märkten.

Bei der grossen Erweiterung der Papierfabrikation Sachsens in den letzten paar Jahren hat diese Branche sich eine Concurrenz geschaffen, welche bei wesentlich verminderter Nachfrage, wie sie 1873 eingetreten ist, den Arbeitsgewinn stark schmälern musste. Die Thode'sche Fabrik zu Hainsberg hat 9 pCt. Dividende (gegen 14 pCt. im Vorjahre), die Peniger Patentpapierfabrik (sonst Flinsch) 4 pCt., die Vereinigten Bautzener Papierfabriken, welche zugleich eine Papierhandlung auch mit nicht selbst fabricirten Papieren in Berlin betreiben, 13 pCt., die Dresdener Papierfabrik 10 pCt. (1872: 11 pCt.) abgeworfen. Dagegen haben mehrere kleinere Etablissements keine Dividende erzielt.

Die zu Dresden bestehenden sieben Fabriken zur Fertigmachung photographischer Papiere (das Papier selbst wird bekanntlich einzig und allein zu Rives in Frankreich producirt und die Fertigmachung für die Photographie hauptsächlich in Dresden und ausserdem noch in Friedberg bei Frankfurt a/M. besorgt) haben ihre sämmtlichen Etablissements zu einer Actiengesellschaft mit einem Capital von 1,380.000 Reichsmark vereinigt.

In den letzten Jahren hat übrigens im Deutschen Reiche die Papierindustrie ganz ungewöhnlich an Umfang zugenommen; denn während es vor 1868 nur 242 mit Papiermaschinen ausgestattete Etablissements gab und deren jährliche Papiererzeugung auf 1,600.000 Ctr. veranschlagt wurde, zählt man jetzt 423 solche Fabriken mit einer Jahresproduction von 3,600.000 Ctr.

Die Bierbrauerei-Unternehmungen haben auch in 1873 bei tüchtiger Leitung guten Nutzen abgeworfen. Die Societäts-Brauerei (Waldschlösschen) bei Dresden gab 14 pCt., die Brauerei „zum Felsenkeller“ in Dresden 28 pCt., die Actienbrauerei „Reisewitz“ ebendaselbst 20 pCt., die Vereins-Bierbrauerei in Leipzig 18 pCt., die Brauerei „Schloss Chemnitz“ (allerdings unter Zuschlag eines Antheils aus dem Erlös eines Grundstückes) 18 pCt. Dividende.

Nach den Zolllisten für 1872 hat die Einfuhr von fremdem Bier in das deutsche Zollgebiet 140.781 Ctr. betragen, davon 107.000 Ctr. aus Oesterreich. Die Ausfuhr umfasste 776.871 Ctr., wovon nichts nach Oesterreich ging.

Für die Tabak- und Cigarrenfabrikation war das Jahr 1873 kein günstiges. Zwar begann dasselbe mit einem lebhaften Geschäftsgange, dem aber nach wenig Monaten eine ungewöhnliche Stagnation folgte.

Der Nichteintritt der befürchteten Steuererhöhung übte einen starken Druck auf die ungemein hoch getriebenen Preise von beinahe allen Gattungen Tabak. Die überfüllten Lager der Fabrikanten, Speculanten und Händler und das Hereinbrechen der Börsenkrisis legten das Geschäft lahm.

Die Preise für Rohtabak, welche sich in Holland, Bremen und Hamburg sehr vertheuert hatten, gingen bald bedeutend (theilweise um 25 pCt.) zurück, wodurch an den im Hinblick auf die Steuererhöhung aufgehäuften Vorräthen starke Verluste erlitten wurden.

Nachdem die Fabrikanten ihre Lieferungsaufträge erledigt hatten, wurde auf Lager gearbeitet. Allein für die aus theurem Material erzeugten Cigarren mussten nunmehr auch billigere Preise notirt werden. Das Mille von Mittelwaare und darüber war zu Ende des Jahrs nur um Preise, die sich gegen früher um ca. $^1/_2$—1 Thlr. billiger stellten, an Mann zu bringen. Der Jahresschluss war für den Tabakhandel notorisch flau.

Auf die Arbeiterverhältnisse wirkte diese Conjunctur insofern günstig ein, als die bei der Cigarrenfabrikation beschäftigten Leute sich gegen ihre Arbeitgeber im Allgemeinen fügsamer zeigten.

Digitized by Google

Die Resultate der Actienunternehmungen entsprachen der Conjunctur. Die Dressler'sche Cigarren- und Cigarrettenfabrik in Dresden konnte nur 5½ pCt., die „Union“ in Dresden (vormals Leonhard Kronenberg) nur 5 pCt. Dividende gewähren.

Nach den Zollregistern sind im Jahre 1873 bei dem Hauptzollamte Leipzig allein 46.578 Ctr. ausländische rohe Tabakblätter, also um 10.735 Ctr. weniger als in 1872, verzollt worden.

In Sachsen ist der Tabakbau ganz unbedeutend. In 1872—1873 haben 599 diesem Culturzweige gewidmete Ares in Allem 281 Ctr. getrocknete Blätter ertragen, die einen mittleren Marktwerth von 8·8 Thlr. pr. Ctr. repräsentiren.

Der Gesammtwerth der während des angegebenen Zeitraumes in Deutschland producirten 902.644 Ctr. trockener Blätter berechnet sich bei einem Mittelpreise von 11·5 Thlr. pr. Ctr. auf ungefähr 10,470.660 Thlr.

Für die grossartige Industrie des Maschinenbaues und der Werkzeugfabrikation ist das Erträgniss des Jahrs 1873 sehr hinter dem des Vorjahrs zurückgeblieben. Zwar fehlte es in allen den vielseitigen Branchen nicht an reichlichen Aufträgen; allein die rückgängige Conjunctur in Eisen und anderen Metallen hat den Etablissements, welche namhafte Materialvorräthe besassen, Nachtheil gebracht.

Die Ansprüche der Arbeiter verursachten Störungen; finanzielle Schwierigkeiten schädigten das Erträgniss. Infolge dessen konnte die Maschinenbau-Gesellschaft in Chemnitz (vormals Münnich & Co.), welche im Jahre 1872 eine Dividende von 20 pCt. vertheilt hatte, in 1873 keine gewähren. Die Chemnitzer Werkzeug-Maschinenfabrik (vormals Zimmermann) gab 1872—1873 eine Dividende von 15 pCt., dagegen in 1873—1874 nur 8 pCt. Die Dampf- und Spinnerei-Maschinenfabrik in Chemnitz, welche in früheren Jahren 11 pCt. ergeben hatte, lieferte für 1872—1873 noch 10 Percent Dividende. Die deutsche Werkzeug-Maschinenfabrik (vormals Sondermann & Stier) warf für 1873—1874 7 pCt., die Lausitzer Maschinenfabrik in Bautzen (vormals Petzold) 6½ pCt. Dividende ab.

Das Geschäft in rohen Häuten und Fellen zur Lederbereitung, welches in Leipzig besonders cultivirt wird, war 1873 minder belangreich als im Vorjahre. Soweit dasselbe zollamtlich controlirt wird, sind in Leipzig 53.110 Ctr. rohe Häute und Felle eingegangen, um 7430 Ctr. weniger als in 1872.

Die Preise für Ochsen- und besonders für Pferdehäute erhielten sich jedoch das ganze Jahr hindurch hoch. Kuhhäute erlitten gegen Ende desselben eine Preisverminderung; Kalbfelle blieben bis auf geringe Sorten gut gefragt und Schaffelle sehr gesucht.

Die Preise für fabricirtes Leder von guter Gerbung hielten sich bis gegen Ende des Jahrs hoch; überhaupt war das Geschäft in garem Leder, obgleich die Löhne, sowie Gerbe- und Zubereitungsmaterialien im Werthe stiegen, im Ganzen genommen ein gutes.

Die Dresdener Lederfabrik, welche hauptsächlich Kid-Kalbfelle für den englischen Markt fabricirt, war wohl durch die Nothwendigkeit, ihre Preise zu erhöhen, und bei der infolge dessen eingetretenen Verringerung der Aufträge gezwungen, einige Monate lang ihre Thätigkeit einzuschränken; indessen war sie bald wieder in der Lage, täglich ca. 1000 Stück Kidfelle fertig zu machen und abzusetzen. Sie hat im ganzen Jahre 249.667 Stück an Mann gebracht (94.000 weniger als 1872), einen Reingewinn von 27.449 Thlr. erzielt und ihren Actionären 5½ pCt. Dividende ausbezahlt.

Für den Rauhwaarenhandel bildet bekanntlich Leipzig einen Centralpunkt des Weltverkehrs in dieser Branche. War auch das Geschäft des Jahrs 1873 nicht ganz so ausgedehnt und etwas weniger lohnend als im Vorjahre, so befriedigte es doch im Allgemeinen und ist dieses Fach von der Krisis wenig in Mitleidenschaft gezogen worden.

Digitized by Google

Der Leipziger Grosshandel in Uhren (Pendulen, Taschenuhren, Regulatoren etc.) hatte unter der Ungunst der Conjunctur viel zu leiden. Eine beträchtliche Ueberproduction lastete auf diesem Geschäfte und die Preise zeigten schliesslich einen fühlbaren Rückgang. Regulatoren waren noch nie so billig zu kaufen gewesen.

Der Handel in Colonialwaaren hat 1873 den Umsatz des Vorjahrs übertroffen. Kaffee erreichte schon zu Ende 1872 einen ausserordentlich hohen Preisstand und hielt zufolge der in Nordamerika und Europa (mit Rücksicht auf die geringen Ernten in Ceylon und Brasilien) gebildeten Consortien zum Treiben des Artikels mit geringer Unterbrechung bis Ende des Jahrs eine steigende Richtung ein, so dass guter ordinärer Java bis auf 14 Sgr. stieg. Leipzig hat in 1873 113.455 Ctr. Kaffee eingeführt und davon 103.288 Ctr. (um 7518 Ctr. mehr als in 1872) verzollt und zollfrei bezogen.

Das Geschäft in Reis befand sich zwar während des grössten Theils des Jahrs in etwas gedückter Lage, indessen wurde doch der Umsatz durch vermehrten Consum hochfeiner Javasorten belebt. Die Verwendung von Bruchreis zu verschiedenen industriellen Zwecken brachte einen regelmässigen Abzug und eine kleine Erhöhung des Preises für diese Sorte mit sich. Gegen Ende des Jahrs bewirkten die Nachrichten von der in einigen Theilen Indiens drohenden Hungersnoth eine festere Stimmung. Leipzig hat im Jahre 1873 37.532 Ctr., davon 36.102 Ctr. (um 6204 Ctr. mehr als in 1872) verzollt und zollfrei, bezogen.

Von Gewürzen haben Piment, Pfeffer, Ingber, namentlich aber Nelken einen weit höheren Preis als in den letzten Jahren erreicht. Nelken waren fast um 100 pCt. theurer. Ostindischer Sago hat nach Aufhebung des Einfuhrzolles bei seinem billigen Preise angefangen, dem deutschen Kartoffelsago erfolgreiche Concurrenz zu machen.

Der Productenhandel war, mit Ausnahme der Zeit vor der Ernte und der Herbst-Monate, ziemlich ruhig und ohne besondere Anregung. Das sächsische Geschäft folgt übrigens nur der Stimmung der grossen Getreidebörsen von Berlin und Breslau.

Die Roggenpreise waren im Januar 62—63 Thlr. und Ende Mai 65—67 Thlr. für 1000 Kilgr. gute Waare, während geringe russische Frucht 59—62 Thlr. notirte. Die vorzügliche Qualität der neuen Roggenernte brachte für diese Korngattung 75 Thlr. im August, 77—77½ Thlr. im October und November und 74½ Thlr. im December.

Die Weizenpreise, welche im Januar auf 80—84 Thlr. pr. 1000 Kilgr. netto standen, erhöhten sich nach und nach und erreichten in den letzten Monaten vor der Ernte durch den Einfluss der Befürchtung, dass die ungünstige Witterung an Qualität und Quantität einen Ausfall herbeiführen werde, den Gipfelpunkt mit 99—100 Thlr. (Juni und Juli), wichen aber bis Ende des Jahrs wieder auf 91 Thlr. zurück.

Gerste hat sich an der Leipziger Productenbörse, ebenso wie anderwärts, das ganze Jahr hindurch in guter Frage mit anhaltend steigender Tendenz erhalten. Die im Januar bis März bezahlten Preise von 54—64 Thlr. pr. 1000 Kilgr. netto gingen im April auf 58—66 Thlr., im Juni bis August auf 60—70 Thlr. und hielten sich, da diese Frucht so ziemlich in ganz Deutschland gelitten hatte, bis zu Ende des Jahrs, je nach Qualität und Dringlichkeit der Frage, zwischen 64 und 74 Thlr.

Hafer erhöhte seinen ursprünglichen Marktwerth von 42—45 Thlr. pr. 1000 Kilgr. bis Ende des Jahrs langsam aber stetig auf 56—60 Thlr.

Von Oelfrüchten wurde Raps im Januar mit 102—103 Thlr. Br. notirt, dann ruhte der Artikel bis Juni, wo ungarisches Erzeugniss an der Börse mit 93 Thlr. Br. notirt wurde; Landesproduct behauptete sich dann für den Rest des Jahrs auf dem Mittelpreise von 86 Thlr.

Der Rhein und Süddeutschland hatten ihren Bedarf durch Bezüge aus Ungarn gedeckt, so dass dahin nur wenig aus Sachsen versandt wurde.

Digitized by Google

Rüböl eröffnete im Januar mit 22³/₄ Thlr. pr. 100 Kilgr., hielt sich bis zur neuen Ernte zwischen 21—22 Thlr. und wich dann langsam bis zum Schlusse des Jahrs auf 20—19³/₄ Thlr. zurück.

Ungarischer Mais, im Januar mit 56 Thlr. pr. 1000 Kilgr. bezahlt, litt unter der Concurrenz des amerikanischen Products, das zu 55—56 Thlr. angeboten war.

Das Spiritusgeschäft ist in 1873 ein vortheilhaftes gewesen, hauptsächlich durch den starken Bedarf des Auslandes, während Oesterreich-Ungarn und Frankreich wegen Misswachs des Rohproducts nicht massenhaft exportiren konnten. Frankreich musste sogar zeitweise von Deutschland beziehen; Italien, die Schweiz und Süddeutschland waren starke Käufer.

Während der ersten drei Monate, der Zeit der lebhaftesten Spiritus-Erzeugung, standen die Preise bei reichlicher Zufuhr auf 17 Thlr. 25 Ngr. (Januar), 18 Thlr. (Februar) und 17 Thlr. 27 Ngr. (Ende März). Im April blieb der Werth des Artikels unverändert, fing aber im Mai zu steigen an.

Im Juni wurde 20⁵/₆ Thlr. G., im Juli 22 Thlr. 20 Ngr. G., im August 24 Thlr. 20 Ngr. G., Anfangs September 28 Thlr. 5 Ngr. G. bewilligt. Die Notirungen im October waren 24 Thlr. 20 Ngr., im November 21 Thlr. 10 Ngr. bis 21 Thlr. 20 Ngr. und schlossen im December mit 19 Thlr. 22 Ngr. G.

Der Umsatz von Producten auf dem Leipziger Platze, soweit die Zu- und Abfuhr mit Hilfe der Eisenbahn bewerkstelligt worden ist, gestaltete sich in 1873 wie folgt:

	Eingang	Ausgang	Gesammte Zu- oder Abnahme gegen 1872
	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Weizen	391.118	270.097	+ 259.308
Roggen	753.533	519.027	+ 316.045
Gerste	200.521	129.791	+ 159.728
Hafer	252.974	194.240	+ 188.993
Mais	15.252	12.397	?
Hülsenfrüchte	82.319	38.074	+ 45.547
Oelsaat und Sämereien	47.947	58.085	+ 8.298
Mehl	300.367	280.615	+ 231.270
Rüböl	26.932	23.467	— 31.393
Spiritus	355.852	468.200	+ 306.815

Die hierländige Förderung von Steinkohlen und der Verkehr mit diesem Mineral ist auch in 1873 gegenüber dem Vorjahre wieder gestiegen, und zwar um 4,372.680 Centner oder 10·07 pCt. Diese Zunahme vertheilt sich auf die drei sächsischen Abbau-Bezirke wie folgt: Zwickauer Bezirk 2,992.970 Ctr., Lugauer 660.060 Ctr., Dresdener 719.650 Ctr.

Im erstgenannten Bezirke wurden im Jahre 1873 45,942.550 Ctr. Steinkohlen gefördert und dabei 9310 Arbeiter beschäftigt, deren Jahresverdienst sich durchschnittlich mit 311 Thlr. 15 Ngr. pr. Mann berechnete. Da mit der eigentlichen Kohlengewinnung 3887 Mann beschäftigt waren, so betrug die Leistung eines einzelnen Häuers im ganzen Jahre rund 11.820 Ctr.

Die Gesammtproduction Sachsens an Steinkohlen, welche in 1872 58,925.228 Centner ausmachte, ist im Jahre 1873 auf ca. 63 Mill. Ctr. angewachsen. Die Abfuhr von Kohlen stieg um 1,434.748 Ctr. nach der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, 2,131.610 Centner nach den Stationen der sächsischen Staatsbahn, 645.570 Ctr. nach der bayerischen Staatseisenbahn, 568.980 Ctr. nach der Thüringischen Eisenbahn, 468.340 Ctr. nach

Digitized by Google

der bayerischen Ostbahn; dagegen hat die Versendung auf der Leipzig-Dresdener Eisenbahn um 119.170 Ctr. abgenommen.

Die Vervollständigung des sächsischen Eisenbahnnetzes und der Anschlüsse desselben an Bahnen der Nachbarländer wird mit Eifer angestrebt. Die hierländigen Staatsbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen erhielten durch die am 1. November 1873 geschehene Eröffnung der Strecke von Löbau über Dürrhennersdorf nach Ebersbach zum Anschlusse an die böhmische Nordbahn einen Zuwachs um 9·373 Kilometer.

Die gesammte Länge dieser Bahnen betrug zu Ende 1873 mit Einschluss der gepachteten Strecken 993·091 Kilometer, wovon 395·347 Kilometer eingeleisig und 597·744 K. doppelgeleisig sind. Dem Staate gehören davon 925·096 Kilometer und 67·995 Kilometer sind gepachtet. Die in Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen (Gössnitz-Gera, Altenburg-Zeitz, Greiz-Brunn, Zittau-Reichenberg) haben eine Länge von 97·063 Kilometer; sämmtliche vom Staate selbst betriebenen Eisenbahnen, einschliesslich der Oberhohndorf-Reinsdorfer und der Brückenberger Kohlenbahn bei Zwickau, betragen 1109·1 Kilometer.

Das Anlagecapital, welches seit 1842 bis zum Schlusse des Jahrs 1873 für die im Staatseigenthum befindlichen Eisenbahnen aufgewendet wurde, beträgt im Ganzen 94,293.106 Thlr.

Die Gesammteinnahme der Staatsbahnen betrug im Jahre 1873 14,157.346 Thlr., wovon auf den Personen- und Gepäckverkehr 3,861.267 Thlr., auf den Transport von Fahrzeugen und Thieren 177.257 Thlr., auf den Güterverkehr 9,910.084 Thlr., auf den Ertrag aus sonstigen Quellen 208.738 Thlr. entfallen.

Die gesammten Ausgaben bezifferten sich also: Bahnverwaltung 1,394.274 Thlr., Transportverwaltung 5,532.973 Thlr., allgemeine Verwaltung 274.826 Thlr., Bahnzins 288.815 Thlr., Erneuerungsfond 1,486.670 Thlr., somit im Ganzen 8,977.558 Thlr.; wornach 5,179.788 Thlr. als Ueberschuss verblieben. Die Rentabilität der Staatsbahnen im Jahre 1873 berechnet sich somit auf 5·54 pCt., gegen 5·75 pCt. in 1872 und 7·07 pCt. in 1871.

Die Anzahl der in 1873 auf den Staatsbahnen beförderten Personen war 10,949.681, auf den in Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen 902.243, zusammen also 11,851.924. Der Personenverkehr hat gegen 1872 um 19·5 pCt. zugenommen. Frachtgüter wurden im Ganzen 163,625.870 Ctr. befördert, davon 144,905.974 Ctr. auf den Staats- und 18,719.896 Ctr. auf den Privatbahnen.

Die Gesammtmenge der auf den sächsischen Staatsbahnen in 1873 beförderten Stein- und Braunkohlen betrug 75,218.987 Ctr., darunter 20,297.590 Ctr. Braunkohlen aus Böhmen, d. i. um 7,548.675 Ctr. mehr als in 1872, wo (nach der sächsischen Eisenbahnstatistik) nur 12,848.915 Ctr. böhmische Braunkohlen auf den Staatsbahnen eingeführt wurden.

Von den im Jahre 1873 aus Böhmen gekommenen Braunkohlen blieb fast die Hälfte (9,825.010 Ctr.) auf den Stationen der vom Staate betriebenen Bahnen. Die andere Hälfte ging im Durchgangsverkehr nach anderen Bahnen, und zwar: 2,862.320 Centner nach der Leipzig-Dresdener Bahn, 2,828.270 Ctr. nach der Berlin-Anhalter Bahn, 1,338.740 Ctr. nach der Magdeburg-Halberstädter Bahn.

Die Einfuhr von schlesischen Steinkohlen auf den Staatsbahnen, welche in 1872 2,493.318 Ctr. betrug, hat sich im Jahre darnach auf 4,253.197 Ctr., also um 70·58 pCt. gesteigert.

Der im Verhältniss zu den sächsischen Steinkohlen wesentlich billigere Preis der schlesischen Kohle ist die Ursache dieser Erweiterung ihres Absatzes in westlicher Richtung. Es gingen von diesen über Görlitz eingeführten Kohlen 2,787.303 Ctr. nach den sächsischen Staats- und den in Staatsverwaltung stehenden Privatbahn-Stationen und zwar vorzugsweise nach Reichenberg, Bautzen, Dresden, Löbau, Pirna, Zittau.

Digitized by Google

Die übrigen 1,465.894 Ctr. passirten die sächsischen Bahnen im Durchgangs-Verkehr, vorzugsweise nach und über die Leipzig-Dresdener Bahn, ferner nach der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der böhmischen Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn und den bayerischen Ostbahnen.

Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn hatte in 1873 auf ihren im Betriebe befindlichen Linien: Leipzig-Riesa- und Leipzig-Döbeln-Dresden, Grossenhain-Pristewitz, Nossen-Freiberg, Magdeburg-Leipziger Verbindungsbahn (zusammen 250 Kilometer) eine Brutto-Einnahme von 4,005.128 Thlr. (gegen 3,770.682 Thlr. in 1872). Personen wurden 3,433.402 (665.211 mehr als in 1872) befördert; der Güterverkehr betrug 408,620.745 Meilen-Centner (1872: 318,983.841 Meilen-Centner).

Mit den Einnahmen aus dem Betriebe der Cottbus-Grossenhainer Bahn, an Zinsen, durch Vermiethung von Locomotiven, an Pachtgeldern etc. erhöhte sich die Einnahme auf 4,400.467 Thlr.; die Ausgabe betrug 2,622.060 Thlr. und der Ueberschuss 1,778.407 Thlr. Nachdem davon statutengemäss 4 pCt. Zinsen für 75.000 Actien à 100 Thl. und die Zinsen von sechs Anlehen gedeckt wurden, blieben 931.147 Thlr. zur Verfügung der Generalversammlung und sind, nach Deckung der Tantième an den Bevollmächtigten, noch 1272 Thlr. Dividende (mit Hinzurechnung der Zinsen 1672 Thaler, d. i. ebensoviel wie in 1872) pr. Actie gezahlt worden.

Der Postverkehr des Königreichs Sachsen entwickelte sich im Jahre 1873 wie folgt:

	Oberpostdirections-Bezirk Dresden		Oberpostdirections-Bezirk Leipzig	
Portopflichtige Briefsendungen (Briefe, Postkarten, Drucksachen, Waarenproben)	15,298.758	Stück	10,183.860	Stück
Portofreie derlei Sendungen	518.850	„	610.860	„
Portopflichtige Packet- u. Geldsendungen	1,873.242	„	3,901.158	„
Portofreie derlei Sendungen	33.642	„	39.132	„
Expedirte Postvorschüsse	162.378	„	295.830	„
Postmandate	11.844	„	25.290	„
Postanweisungen	266.133	„	427.162	„
Postreisende	134.294		239.694	
Im Abonnement bezogene Zeitungen .	7,788.362	Exempl.	11,788.301	Exempl.

Der Elbeschifffahrt ist der Wasserstand der Elbe während des Jahres 1873 nicht günstig gewesen. Grössere und mittelgrosse Elbkähne sind nur bei einem Wasser-Stande bis zu —50 Centimeter am Dresdener Pegel herab im Stande, mit voller Ladung zu fahren, der mittlere Wasserstand des Jahres war aber —100 Centimeter. Während der Monate August bis December mussten daher die Ladungen auf die Hälfte und darunter reducirt werden.

Es hat indessen ungeachtet der Wiederkehr niedriger Wasserstände und der Concurrenz der Eisenbahnen die Elbeschifffahrt dennoch in den letzten Jahrzehnten an Bedeutung gewonnen.

In Sachsen bestehen vier Elbeschifffahrts-Gesellschaften:

a) Die Sächsisch-böhmische Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit 18 Personen-Dampf-Schiffen;

b) die Elbedampfschifffahrts-Gesellschaft mit 5 Remorqueuren und 24 Frachtschiffen, zusammen von 157.000 Ctr. Tragkraft;

c) die Ketten-Schleppschifffahrts-Gesellschaft mit 12 Ketten-Dampfschleppschiffen und einem kleinen Dampfschlepper auf der von dieser Gesellschaft betriebenen und mit der Kette belegten 5 Meilen langen Strecke der Saale;

Digitized by Google

d) die Frachtschifffahrts-Gesellschaft mit 24 Frachtschiffen von zusammen 109.400 Centner Tragkraft.

Dazu kommt noch die gewöhnliche Segelschifffahrt mit 400 Fahrzeugen von zusammen 1,300.000 Ctr. Tragfähigkeit.

Die Sächsich-böhmische Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Dresden zahlte für 1873 — 74 eine Dividende von 9 pCt. (1872 konnten 13 pCt. und 1871 sogar 18 pCt. gewährt werden); die Elbedampfschifffahrts-Gesellschaft 17 pCt. (im Vorjahr 20 pCt.); die Kettenschleppschifffahrts-Gesellschaft 6½ pCt. (im Vorjahre 5½ pCt.); die Fracht-Schifffahrts-Gesellschaft 4½ pCt. Dividende.

Eine neue Wasserstrasse, welche Leipzig mit der Saale und Elbe verbinden soll, ist bereits seit langen Jahren projectirt und neuerdings von der Leipziger Handels-Kammer eifrig gefördert worden. Ein Elster-Saale-Canalverein hat sich bereits gebildet. Der Canal von der Elster, unweit Leipzig über Barneck, Gross- und Klein-Dölzig bis Wallwitzhaven in Preussen wird 3 Meilen weit geführt werden und sind die Kosten desselben auf ca. 2 Millionen Thlr. veranschlagt.

Die sächsische Industrie ist mit dem Absatz ihrer Erzeugnisse auch sehr wesentlich auf überseeische Märkte angewiesen. Authentische Daten darüber gewähren die Register der Vereinigten Staaten von Amerika.

Darnach wurden in dem Fiscaljahre vom 1. October 1872 bis 30. September 1873 aus dem Bezirke des Consulats zu Chemnitz Strumpfwaaren, baumwollene und schafwollene Artikel, Posamentirwaaren, Spitzen, Stickereien, lederne Handschuhe, musikalische Instrumente, Spielwaaren, Stickgarn etc. für 5,576.303 Thlr. oder 3,847.649 Doll. 15 Cents (gegen das Vorjahr um 839.211 Doll. 59 Cts. weniger) exportirt.

Aus dem Leipziger Consulatsbezirke betrug dieser Export 4,789.638 Thlr. 24 Ngr. oder 3,304.580 Doll. 75 Cts. (um 497.834 Doll. 62 Cts. weniger als in 1871—1872). Unter den Leipziger Exportartikeln befanden sich auch Pelzwaaren, Droguen und Apothekerwaaren, Schweinsborsten und Menschenhaare.

Der Export aus dem Dresdener Consulatsbezirke hatte einen Werth von 1,634.435 Thaler 26 Ngr. und kam ungefähr dem Betrage des Vorjahrs gleich.

Zu den drei Leipziger Messen sind 1873 an vereinsländischen messzollpflichtigen Waaren im Ganzen 392.831 Ctr. (gegen 391.976 Ctr. in 1872) zugeführt worden, darunter Baumwollwaaren 69.020 Ctr.; Garne, Eisenwaaren, Glaswaaren, Spiegel, Kurzwaaren, Leder 6850 Ctr.; Leinenwaaren 28.384 Ctr.; Porzellan und Steingut 8493 Ctr.; Seidenwaaren 2929 Ctr.; halbseidene Waaren, Tuche und Buckskins 47.362 Ctr.; andere wollene Waaren 103.697 Ctr.

Vom Auslande wurden von zollpflichtigen Waaren, Manufacturen, Halbfabrikaten, Rohstoffen 475.152 Ctr. (64.797 Ctr. mehr als in 1872) nach Leipzig eingeführt und davon 413.349 Ctr. zum Verbleib im Zollverein verzollt; 33.127 Ctr. wurden an Ausländer verkauft und exportirt, sowie nach vereinsländischen Packhofplätzen unter Verschluss versandt.

Der Cours der österreichischen Bank- und Staatsnoten war im Januar und Februar 1873 für 150 fl. ö. W. 92½ — ¼ Thlr. G., Mitte Mai 87¾ Thlr. Br., Ende Mai 90¼ Thaler G., im Juli und August 90 — 90¼, in den letzten drei Monaten des Jahres 89½—88—88¾ Thlr.

Digitized by Google

Schifffahrt und Handel von Falmouth im Jahre 1873.

Falmouth. Im Jahre 1873 hat der Verkehr von Handelsschiffen in diesem Hafen gegenüber den Ergebnissen des Vorjahrs eine Verminderung erfahren, welche jedoch nur als eine zufällige zu betrachten ist. Nach Flaggen gesondert, vertheilen sich die hier eingelaufenen Schiffe (mit Ausschluss der Küstenfahrzeuge) folgendermassen:

Flagge	Schiffzahl	Tonnengehalt
Oesterreichisch-ungarische	159	74.934
Englische	1609	728.366
Deutsche	448	140.673
Italienische	318	134.719
Norwegische	192	72.161
Griechische	127	35.943
Dänische	117	23.211
Holländische	114	27.069
Französische	92	32.297
Spanische	81	26.278
Schwedische	75	28.444
Amerikanische	49	44.879
Russische	48	24.279
Portugiesische	8	1.681
Zusammen	3437	1,394.934
Dagegen im Jahre 1872	3945	1,618.257
Abnahme in 1873	508	223.323

Das Jahr 1873 war der Montanindustrie der Grafschaft Cornwallis nicht sonderlich günstig. Die fortwährenden Schwankungen in den Preisen von Kupfer und Zinn, wobei die fallende Tendenz vorherrschend war, namentlich aber die hohen Arbeitslöhne und der abnorme Marktwerth von Kohlen und Eisen haben einen fühlbaren Druck auf diesen Zweig der wirthschaftlichen Thätigkeit ausgeübt.

Viele Bergwerke von alter Berühmtheit haben bereits zu arbeiten aufgehört, und bei noch mehreren erwartet man eine Unterbrechung ihrer Thätigheit für so lange, als die jetzigen Verhältnisse bestehen bleiben.

In Bezug auf den Kohlenhandel herrschen mancherlei Ansichten; allgemein jedoch und mit Zuversicht hoffte man, ein für so viele Interessen wohlthätig wirkender bedeutenderer Rückgang in den Preisen werde nicht mehr lange auf sich warten lassen.

Die Aufdeckung und Ausbeutung von Erzlagern dauert in zunehmendem Masse fort, so zwar, dass, wenn die Eisenbahnverbindungen mit den Bergwerksdistricten hergestellt sein werden, daselbst bereits eine grosse Menge des im vorhinein gewonnenen Productes znr Fortschaffung bereit liegen wird.

Die Rührigkeit auf diesem Gebiete, sowie in den Thongruben der Grafschaft bieten einigermassen ein Gegengewicht für die durch die niedrigen Kupfer- und Zinnpreise hervorgerufene Beunruhigung.

Die Arbeitslöhne bewahrten auch in 1873 den hohen Standpunkt des Vorjahrs; nach allgemeiner Ueberzeugung musste aber hierin namentlich in den Minendistricten ein baldiger Rückschlag eintreten. Um diese Meinung zu begründen, verweist man auf die gedrückten Preise für Kupfer und Zinn, auf die dadurch veranlasste Einstellung der Arbeiten in vielen der ältesten Werke, auf die unerwartete Rückkehr einer grossen Anzahl Mechaniker, Berg- und Feldarbeiter, welche nach den Vereinigten Staaten aus-

Digitized by Google

gewandert waren, um ihre materielle Lage zu verbessern, statt dessen aber nur Enttäuschung fanden.

Die Pilscherfischerei an der diesseitigen Küste erwies sich im Jahre 1873, was die Menge des gefangenen Fisches (eine Art Häring oder Sardelle) anbelangt, ziemlich erfolgreich, allein der Marktpreis der Waare unterlag grossen Schwankungen, was der wenig sorgfältigen Behandlung des Fisches in den letzten Jahren zugeschrieben wird.

Die gesammte Ausfuhr in diesem Artikel betrug 31.019 Fässer zum Preise von 25—51 s. pr. Hogshead, gegen 18.406 F. à 38—85 s. im Vorjahre. Von obiger Menge gingen: 14.643 F. nach Genua, 4120 F. nach Livorno, 470 F. nach Civitavecchia, 6263 F. nach Neapel, 594 F. nach Bari, 1862 F. nach Ancona und 2158 F. nach Venedig.

Handels- und Schifffahrtsverkehr von St. Petersburg im Jahre 1873.

St. Petersburg. Der Zusammenbruch einer auf's Aeusserste getriebenen Speculation in Werthpapieren, namentlich in Actien industrieller Unternehmungen, welcher, in Wien beginnend, auch an den übrigen Börsenplätzen Europa's und selbst Nordamerika's schwere Krisen herbeiführte, hat zwar Petersburg nicht in gleich empfindlicher Weise berührt, aber der Rückschlag der verhängnissvollen Vorgänge auf den fremden Geldmärkten machte sich doch auch hier in mancher Beziehung fühlbar und äusserte sich namentlich in dem Mangel des ohnehin bereits erschütterten Vertrauens.

Die dadurch in vielen Handels- und Industriezweigen verursachten periodischen Stockungen wurden jedoch reichlich aufgewogen durch eine massenhafte Getreide-Ausfuhr, welche hauptsächlich den Verkehr in unserem Hafen belebte und während der ganzen Saison eine rege Schiffahrt und hohe Frachten unterhielt.

Der Einfuhrhandel stand dagegen in mancher Hinsicht früheren Jahren nach. Leider sind es nicht allein zufällige oder vorübergehende Umstände, welche diesen Rückschritt herbeiführten, sondern tiefergreifende Ursachen, die vielleicht auf eine fernere Abnahme in der Importation hindeuten.

Seit der Ausdehnung des russischen Eisenbahnnetzes und dessen Anknüpfung an die auswärtigen Linien wird nämlich Moskau immer mehr der Mittelpunkt des Handels und der Industrie Russlands.

Diese steigende Bedeutung äussert sich besonders in der Einfuhr vieler Artikel, welche Moskau gegenwärtig nicht, wie früher, über Petersburg, sondern per Eisenbahn direct aus dem Auslande bezieht und somit das Importgeschäft St. Petersburg's wesentlich beeinträchtigt.

Als Ausfuhrhafen wird letzteres allerdings noch immer eine bedeutende Rolle spielen, was allein schon der ansehnliche Getreide-Export in 1873 bekundet; aber bei dem Importgeschäfte sinkt Petersburg in mancher Beziehung zu einem Transit- und Speditionsplatze herab.

Während der Schiffahrtsperiode des Jahrs 1873, welche vom 28. April bis 16. November dauerte, sind im Hafen von Kronstadt 2659 Handelsfahrzeuge, u. zwar: 1717 Segelschiffe und 942 Dampfer erschienen. Mit Hinzurechnung von 6 Segelschiffen und 1 Dampfer, die im genannten Hafen überwintert hatten, sowie von 28 Küstenfahrzeugen, welche nach dem Auslande verkehrten, ergiebt sich eine Gesammtbewegung von 2694 Schiffen, die sich der Flagge nach folgendermassen vertheilen:

Digitized by Google

Flagge	Gesammtzahl	Darunter Dampfer
Oesterreichisch-ungarische	1	.
Englische	890	429
Deutsche	489	202
Holländische	318	18
Norwegische	270	25
Dänische	254	39
Schwedische	216	166
Russische	168	25
Französische	54	31
Belgische	8	8
Amerikanische	19	.
Italienische	7	.

Ausser obigen Schiffen waren noch 559 Küstenfahrzeuge, unter welchen sich 254 Dampfer befanden, im inländischen Verkehre thätig.

Das einzige in 1873 hier angekommene österreichisch-ungarische Schiff, der „Federico B.“ von 206 russischen Lasten, traf am 5. October mit einer Ladung von 2241 Ballen Baumwolle aus Pernambuco ein, und segelte darauf am 29. October mit Brettern beladen nach Hull ab.

Aus österreichisch-ungarischen Häfen sind keine Schiffe direct angekommen und unsere Bezüge zur See beschränkten sich auf die Einfuhr einiger aus Triest über England und Holland hier angebrachten Artikel, worüber indessen, eben der indirecten Importation wegen, eine specificirte Angabe nicht zu liefern ist.

Ueber die vorzüglicheren Gegenstände des Imports im Allgemeinen ist Folgendes zu bemerken:

Der Verbrauch von Baumwolle ist in stetem Steigen begriffen, und hier sowohl als in Moskau sind wieder einige neue Spinnereien eingerichtet und in Gang gebracht worden.

Es liegt nahe, bei der raschen Entwicklung der einheimischen Baumwollen- und überhaupt Manufactur-Industrie auch eine verhältnissmässige Zunahme des Verbrauches von Indigo anzunehmen. Aus der Einfuhr dieses Artikels wäre solches jedoch nicht zu schliessen, indem die Gesammt-Importation zur See und zu Land nach approximativer Angabe sich um ca. 1000 Kisten gegen das Vorjahr verringerte.

Dieser Ausfall ist übrigens leicht erklärlich, wenn man berücksichtigt, dass die im Jahre 1872 von den Importeuren bei Indigo erlittenen empfindlichen Verluste gerade nicht zu erneuerten grossen Beziehungen ermunterten.

Daraus ist aber eine Abnahme in der Consumtion dieses Farbstoffes durchaus nicht zu folgern, zumal es sich schwer ermitteln lässt, was Moskau direct aus Ostindien oder über die westliche Landgrenze bezog.

Die hohen und feinen Mittelsorten von Bengal-Indigo waren ziemlich selten und gesucht und fanden auch guten Absatz; die niedrigen Qualitäten blieben dagegen vernachlässigt und waren häufig nur mit Verlust zu realisiren.

Im Ganzen haben die Preise wenig geschwankt und wurde Bengal-Indigo je nach Qualität mit 90—127 Rubel pr. Pud bezahlt.

Infolge minder günstiger Berichte aus Calcutta hielt man indessen auch hier auf höhere Preise für die feineren Nuancen, während die niedrigen Sorten nach wie vor wenig Beachtung fanden.

Digitized by Google

Dies geht namentlich aus dem zu Ende des Jahrs unverkauft gebliebenen Vorrath hervor, welcher grösstentheils aus geringeren Qualitäten bestand und auf ca. 1100 Kisten geschätzt wurde.

Java-Indigo fand hier wenig Absatz und der grösste Theil des eingeführten Quantum's ging transito nach Moskau, wo der eigentliche Markt für diese Gattung ist. Nur einzelne kleine Partien von gut und fein Mittel wurden hier zu 120—140 R. pr. Pud je nach Qualität umgesetzt. Von Java ist nichts in erster Hand geblieben.

Andere Farbstoffe, die noch vor wenigen Jahren stark in Verbrauch waren, wurden nach und nach durch billigere Surrogate ersetzt. Dies ist unter Anderem aus der rasch abnehmenden Einfuhr von Garancine ersichtlich. Dieselbe betrug 1871: 1221 Fässer holländische und 964 Fässer französische; 1872: 393 und resp. 805 Fässer; 1873: 195 und resp. 433 Fässer. Anilin und Alizarin sind die Stoffe, durch welche Garancine und Krapp, zumal in Moskau, verdrängt wird.

Die Einfuhr von Kaffee betrug 211.794 Pud, gegen 217.776 Pud in 1872. Die hiesigen Preise für diesen Artikel folgten nur der Steigerung auf den auswärtigen Märkten. Laguayra-Trillades stieg von 12 bis 17 R. pr. Pud, andere Gattungen im Verhältniss.

Obwohl das Jahr mit kleinen Vorräthen schloss, glaubte man doch, dass dieser hohe Preisstand sich kaum halten und die geringste Baisse im Auslande auch hier alsbald Nachklang finden würde.

Infolge der in 1872 ergiebig ausgefallenen Runkelrübenernte im Auslande ist die Einfuhr von Colonialzucker im Jahre 1873 wieder bis auf ein Minimum zusammengeschrumpft und bestand nur aus 400 Fässern oder ca. 12.000 Pud gestossene Raffinaden aus Holland, gegen 385.000 Pud in 1872.

Da dieses kleine Quantum auch nur zu besonderen Zwecken bezogen wurde, für welche sich Rübenzucker nicht gut verwenden liesse, so ist es nicht thunlich, dessen Marktpreis zu bestimmen.

Laut Verordnung vom 10. Juni 1872 ist der Einfuhrzoll auf Rohzucker mit Inbegriff von Crushed von 2 R. 50 Kop. auf 2 R. 40 Kop. pr. Pud erniedrigt. Bei dem gegenwärtigen Stande der Preise fällt diese geringe Differenz freilich nicht ins Gewicht; wenn aber der Zoll bis zum 1. Januar 1878 bis auf 2 R. pr. Pud herabgesetzt sein wird, dürfte sich unter gewissen Marktverhältnissen weit eher wieder eine Veranlassung zur Importation von Colonialzucker ergeben.

Im Laufe des Januar sank inländischer Rübenzucker von 6 R. allmälig bis auf 5½ R. pr. Pud, stieg im September bei mangelndem Vorrathe in raschen Sprüngen bis 6 R. 20 Kop., ging aber nach Eintreffen frischer Zufuhren bald wieder auf 6 R., zu welchem Preise das Jahr schloss.

Die Einfuhr von Reis betrug 465.681 (gegen 122.080) Pud.

Von Häringen wurden folgende Mengen importirt:

	1873	1872
Norwegische	28.904 Tonnen	73.580 Tonnen
Schottische	26.980 „	13.275 „
Holländische	3.770 „	1.525 „
Zusammen . .	59.654 Tonnen	88.380 Tonnen

Der am letzten December 1873 unverkauft gebliebene Vorrath bestand aus 6500 Tonnen norwegische Häringe; die beiden anderen Sorten wurden geräumt.

Digitized by Google

Die Einfuhr von Tabak betrug nach den Angaben des hiesigen Zollamts:

	1873		1872	
Zu Land	57.702	Pud	77.930	Pud
Zur See	24.314	„	32.998	„
Im Ganzen	82.016	Pud	110.928	Pud

Diese Zahlen scheinen nicht ganz genau zu sein, indem ein so bedeutender Ausfall in der Importation gegenüber dem wachsenden Verbrauch kaum wahrscheinlich ist. Allerdings kommt dabei auch die Zunahme in dem Consum inländischer Waare in Betracht, denn die Tabakcultur hat sich in den letzten Jahren etwas gehoben und soll namentlich das Gouvernement Tschernigoff im Jahre 1873 ein sehr gutes Gewächs geliefert haben. Immerhin dürfte aber weder die Qualität noch die Quantität genügen, um den obigen Ausfall zu decken.

Von Blei wurden 551.070 (gegen 640.359) Pud, darunter 16.074 (gegen 6454) Blöcke und Mulden deutsches, importirt.

Die Preise dieses Metalles erfuhren im Laufe des Jahrs eine namhafte Steigerung und gingen von 27 auf 32 R. pr. Berkowetz für englisches Locket Blacket und die besseren Marken von deutschem Blei. Einkäufe für die Regierung mögen wohl zu dieser Hausse beigetragen haben.

Der schliessliche Vorrath in erster Hand wurde auf 20.000 Pud angeschlagen.

Von Zinn kamen 14.202 Blöcke und 2922 Fässer Stangen, gegen 8374 Blöcke und 2330 Fässer in 1872.

Der Preisrückgang in England und Holland und vielleicht auch Ueberführung des Marktes hatten auch hier den Werth dieses Metalls herabgedrückt. Bis zur Mitte der Saison behauptete sich Banca-Zinn auf 18½ R. und Stangenzinn auf 18 R. pr. Pud, dann aber wichen die Preise allmälig bis auf 16 und resp. 15½ R. zurück.

Der Vorrath von Banca-Zinn in erster Hand belief sich am Schlusse des Jahrs auf ca. 3000 Blöcke und 300 Fässer Stangen.

Petroleum zeigte folgende Bewegung:

Einfuhr von raffinirtem Petroleum	141.574	Fässer
„ „ rohem Petroleum	9.488	„
	151.062	Fässer
Vorrath vom Jahre 1872	36.931	„
	187.993	Fässer
Verbrauch in 1873	118.662	„
Vorrath zu Ende 1873	69.331	Fässer

Der letztjährige Consum war gegen 1872 um 34.692 Fässer, gegen 1871 um 13.412 Fässer grösser. Die Preise wichen im Laufe des Jahrs allmälig von 3½ bis 3¼ R. auf 2½—2¼ R. pr. Pud.

Die Einfuhr von Steinkohlen und Cokes betrug in ganz Russland 49,479.188 Pud, in Petersburg allein 20,371.638 Pud (gegen 64,782.600 und resp. 22,955.804 Pud im Vorjahre).

Der Hausse in England folgend, sind auch hier die Steinkohlenpreise in den letzten Jahren von 12½—14 Kop. auf 18½—20 Kop. pr. Pud gestiegen.

Die Theuerung dieses für die industrielle Betriebsamkeit so wichtigen Brennmaterials hat denn auch hier mehr Interesse und ernsten Eifer für die Ausbeute der

Digitized by Google

inländischen Kohlenminen wachgerufen, welche früher, zunächst mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten des Transports, nur in geringer Ausdehnung betrieben wurde. Die bisher bekannten ergiebigsten Minen befinden sich im Don'schen und Moskau'schen Becken; dieselben lieferten in 1872 ein Quantum von ca 50 Mill. Pud.

Der Umfang der Getreideausfuhr in 1873 übersteigt alle früheren Perioden und selbst das Jahr 1871, welches bis dahin die grössten Belange in dieser Beziehung aufzuweisen hatte.

Die letztjährigen Verschiffungen betrugen: 2,546.284 Tschetwert Roggen, 1,425.547 Tschetw. Hafer, 988.119 Tschetw. Weizen, 783.239 Tschetw. Leinsaat, 139.843 Tschetw. Roggenmehl, 27.906 Tschetw. Buchweizengrütze, 45.131 Tschetw. Gerste, somit im Ganzen 5,956.069 Tschetw., gegen 3,030.272 Tschetw. in 1872, 4,604.131 Tschetw. in 1871, 3,910.155 Tschetw. in 1870, 2,774.530 Tschetw. in 1869, 3,305.375 Tschetw. in 1868, 3,689.193 Tschetw. in 1867.

Diese ungemein grosse Ausfuhr von Getreide hat die unverminderte Bedeutung Russlands als Kornkammer Europa's in Jahren, wo dessen westlichere Theile ein Misswachs traf, in ein helles Licht gestellt.

Namentlich der Export von Roggen hat eine hohe Ziffer erreicht; aber trotz der lebhaften Frage und der bedeutenden Verschiffungen, zumal nach Stettin, entstand dennoch bei reichlichem Anbot keine eigentliche Conjunctur in dieser Fruchtgattung und vom Anfange der Schifffahrt bis gegen Ende Juli hatte der Markt sogar zeitweise eine weichende Tendenz.

Während dieser Periode wurde dann auch das Hauptquantum für das Ausland zu $7^1/_4$—$7^1/_2$ R. pr. Tschetwert gekauft.

Im August aber nahm der Markt in Folge starker Steigerung einen raschen Aufschwung bis 8 R., ohne jedoch diesen Preis bis zu Ende der Saison zu überschreiten.

Der Schluss der Schifffahrt vermochte dem lebhaften Getreide-Export kein Ziel zu setzen; man expedirte grosse Partien theils über Reval und andere der Schifffahrt noch nicht verschlossene Häfen nach Stettin und Holland, theils pr. Eisenbahn über die preussische Grenze, während auch bedeutende Quantitäten Roggen über die südlicher gelegenen Linien nach Ungarn dirigirt wurden.

Unterdessen hatte das Contractgeschäft auf Lieferung in 1874 schon zeitig angefangen, wobei im Laufe des Herbstes und des Winters ungefähr 600.000 Tschetwert Roggen zu 8 R. pro Mai, zu $7^3/_4$ R. pro Juni, zu $7^5/_8$ R. pro Juli und zu $7^1/_2$ R. pro August mit 4—5 R. Handgeld pr. Tschetwert für 116—117 Pfd. schwere Waare gekauft wurden.

Aber nicht zufrieden mit dem alten Gebrauche auf lange Termine, schloss man selbst Contracte auf Lieferung im Januar, Februar und März 1874, um dann das Korn über andere eisfreie russische Häfen der Ostsee ins Ausland zu spediren.

Die Platzspeculation liess es nicht an Thätigkeit fehlen und trieb den Preis für Roggen bis $8^1/_2$ R. pr. Tschetwert hinauf.

Nie zuvor hat der hiesige Kornmarkt eine so rastlose und fieberhafte Thätigkeit entwickelt, wie im Jahre 1873. Aber dieser Ueberspannung musste nothwendigerweise eine Erschöpfung und Reaction folgen.

Die Ueberführung manchen Stapelplatzes im Auslande hat nämlich eine Baisse herbeigeführt, welche sich auch unserem Markte mittheilte, und vielfache Aufträge zum Wiederverkauf bereits auf Contract gekaufter Partien haben den Preis von Roggen wieder bis auf 8 R. pr. Tschetw. herabgedrückt. Der Platzvorrath betrug mit Schluss des Jahrs 115.000 Tschetwert.

Die Qualität des 1873er Gewächses war bei weitem nicht so schön wie diejenige der Frucht vom Vorjahre, indem die schwerste Frucht 117—118 Pfd. nicht überstieg. Auch an Quantität blieb diese Ernte gegen 1872 nicht unbedeutend zurück, da die Einsammlung in manchen Districten nur sehr mittelmässig ausfiel.

Digitized by Google

Von Weizen wurden 988.119 Tschetw. exportirt, gegen 840.583 Tschetw. in 1872. Das Hauptquantum dieser Ausfuhr bestand aus sibirischen Sorten, die gut geriethen und verhältnissmässig billig abgelassen wurden. Sie fanden willige Käufer, zumal für den Continent, zu $12^1/_2$—$13^3/_4$ R. pr. Tschetw., während die höheren Gattungen, sowie Saxonka und Samara $14^1/_4$—$14^1/_2$ R. bedangen und nur nach England verschifft wurden.

Am Schlusse des Jahrs verblieb ein Vorrath von 64.000 Tschetw. unverkauft am Platze.

Der Export von Hafer betrug 1,425.547 Tschetwert, gegen 535.249 Tschetw. in 1872. Dass die Ausfuhr einen so unerwartet grossen Umfang erreichte, ist der regen und anhaltenden Frage aus England zuzuschreiben, wodurch grosse Zufuhren aus dem Inlande herangelockt wurden.

Der Preis, Anfangs bis $4^1/_2$ R. pr. Tschetw. hinaufgetrieben, wurde durch den grossen Zuwachs von Vorräthen wieder herabgedrückt und stand gegen Schifffahrts-Schluss auf $3^3/_4$ R. Geringere Sorten stiegen und sanken in ähnlichem Verhältniss. Der Platzvorrath verringerte sich bis Ende des Jahrs auf 72.000 Tschetwert.

Von Leinsaat wurden 783.239 Tschetwert exportirt, gegen 642.662 Tschetw. im Vorjahre. Dieselbe wurde zu $10^1/_2$—$14^1/_2$ R. pr. Tschetw. je nach der Qualität gekauft und verschifft. Schliesslicher Platzvorrath 21.000 Tschetwert.

Die Ausfuhr von Talg belief sich in 1873 auf 687.632 Pud, gegen 455.739 Pud in 1872. Im Laufe des erstgenannten Jahrs kam auf dem Londoner Markte eine speculative Bewegung in Talg gar nicht vor und das Geschäft in diesem Artikel, dessen Gang am hiesigen Platze früher von dem wechselnden Erfolge der englischen Hausse und Baisse vorgezeichnet wurde, konnte diesmal einen regelmässigen, von London unabhängigen Verlauf nehmen.

Infolge der starken Production, namentlich in Oesterreich-Ungarn, trat indessen keine irgendwie bedeutende Exportfrage für den Continent auf und nur der regelmässige Bedarf der diesseitigen Stearinfabriken konnte einen grösseren Fall unserer Talgpreise zurückhalten.

In den ersten Sommermonaten ging der Marktwerth von gelbem Lichttalg erster Qualität von 48—46 R. und, nach einer vorübergehenden kleinen Besserung im Herbste, gegen Schifffahrtsschluss auf 45 R. pr. Berkowetz zurück. Der schliessliche Platzvorrath wurde annähernd auf 20.000 Pud geschätzt.

Von Pottasche wurden in 1873 323.805 Pud ausgeführt, gegen 290.109 Pud in 1872. Bis zum Monate März erfreute sich der Artikel einer sehr animirten Stimmung, und nachdem bis dahin schon ca. 7000 Fässer Prima Kasan'sche Pottasche zu steigenden Preisen (bis 31 R. pr. Berkowetz) contrahirt waren, erschien die Erwartung eines ferner behaupteten hohen Werthes um so gerechtfertigter, als auch die Berichte aus dem Inlande nur hohe Einstehungspreise und geringfügige Zufuhren meldeten.

Gegen Eröffnung der Schifffahrt trat aber bei fehlenden auswärtigen Aufträgen ein Umschlag in der Stimmung ein, der ungeachtet aller Anstrengungen der Inhaber einen Rückgang des Preises bis 25 R. herbeiführte, wozu im October noch willige Abgeber blieben. Das Geschäft in Pottasche wurde ausserdem noch durch die niedrige Qualität eines grossen Theils der frischen Zufuhren erschwert.

Die Ausfuhr von Hanf betrug 718.334 Pud, gegen 1,199.463 Pud im Vorjahre. Die beträchtliche Abnahme im Export dieses Artikels gegen frühere Perioden ist hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, dass Hanf aus den südlicher gelegenen Productionsdistricten jetzt mehr und mehr pr. Eisenbahn nach den westlichen Grenzen des Reiches versandt wird und so auf kürzerem Wege ins Ausland gelangt.

Die Preise von Reinhanf schwankten während des Sommers zwischen 35 und 36 R. und schlossen zu Ende der Saison mit 35 R. pr. Berkowetz. Ausschuss und Halbreinhanf folgten derselben Bewegung mit einem entsprechenden Unterschied im Preise.

Digitized by Google

Schliesslicher Vorrath ca. 15.000 Pud. Die Hanfernte ist sowohl an Qualität wie an Quantität gut ausgefallen.

Von Flachs wurden 1,612.122 Pud verschifft, gegen 1,403.564 Pud in 1872. Die Preise, namentlich von Motschinetz, haben im Laufe des Sommers einen bedeutenden Rückgang erlitten. Der Localvorrath betrug am Schlusse des Jahrs ca. 250.000 Pud. Die neue Ernte ist reichlich ausgefallen, ergab aber eine durchschnittlich geringe Qualität.

Von Juchten wurden in 1873 9229 Pud verschifft, gegen 14.441 Pud in 1872. Bei theuerem Rohmaterial im Innern blieb der Werth des Fabrikats fest behauptet.

Von Borsten wurden in 1873 60.216 Pud gebrackt, gegen 63.240 Pud in 1872. Bei stillem Geschäfte sind Preise langsam zurückgegangen.

Von Pferdehaaren wurden 13.780 Pud gebrackt, gegen 20.083 Pud in 1872.

Es ist hauptsächlich dem grossen Umfange des Getreide-Exports zuzuschreiben, dass unsere Wechselcourse, ungeachtet einer beträchtlichen Einfuhr von Silber, sich mit nur geringen Fluctuationen auf einem mässig hohen Standpunkte behaupten konnten und sogar mit einer steigenden Tendenz schlossen.

Auch hat die Staatsbank in der richtigen Voraussetzung, dass eine fernere Steigerung der Course eine Entwerthung des Edelmetalls zur Folge haben würde, die Scala, wornach sie Münzen und Barren in Zahlung nimmt, etwas herabgesetzt und zwar die halbe Imperial von 5 R. 98 Kop. auf 5 R. 87 Kop., den Silberrubel von 1 R. 15 Kop. auf 1 R. 10 Kop., die fremden Münzen und Barren im Verhältnisse.

Der Zweck dieser Massregel ist, einen zu grossen Zufluss von Edelmetall abzuwehren, womit die Bank ihre Reservefonds nicht zu theueren Preisen vergrössern wollte.

Der hohe Stand, den der Disconto an den Hauptbörsen Europa's periodisch erreichte, hat unseren Geldmarkt nur wenig berührt. Eine geraume Zeit fanden Primabriefe selbst zu 6 und $5\frac{1}{2}$ pCt. willige Nehmer. Gegen Ende des Jahrs stieg der Disconto allerdings auf $6\frac{3}{4}$—$7\frac{3}{4}$ pCt., je nach der Qualität des Papiers, aber diese Hausse war nicht die Wirkung auswärtiger Einflüsse, sondern eher durch innere Verhältnisse verursacht.

Waarenverkehr von Spanien im Jahre 1873.

Barcelona. Der Werth der Hauptgegenstände des allgemeinen Imports und Exports von Spanien beziffert sich für das Jahr 1873, im Vergleich zu 1872, wie folgt:

	1872 Pesetas	1873 Pesetas*)
Import	317,734.392	311,810.068
Export	467,386.989	564,153.150
Zusammen . .	785,121.381	875,963.218

Darnach ist im Jahre 1873 eine Zunahme des Verkehrswerthes um 90,841.837 Pesetas eingetreten; doch muss hier berücksichtigt werden, dass in obigen Summen viele minder wichtige Ein- und Ausfuhrgegenstände nicht mitbegriffen sind, auf welche ungefähr 15 pCt. der von den Hauptartikeln eingehenden Zölle entfallen.

*) 1 Peseta = ca. 40 Neukreuzer.

Digitized by Google

Von dieser Annahme ausgehend, stellt sich der Importwerth des Jahrs 1872 um 47 und jener von 1873 um 46 Mill. Pesetas höher, als er es in den nächstfrüheren Perioden war. Bezüglich des Werths der Ausfuhr kann man annehmen, dass er in 1872 um mehr als 50 pCt. und in 1873 um mehr als 80 pCt. denjenigen der Einfuhr überstieg.

Dabei darf man übrigens nicht ausser Acht lassen, dass der im Wege des Schleichhandels veranlasste Verkehr in Kriegszeiten, wie dies eben jetzt der Fall ist, die Ziffer des Importwerths um ein Bedeutendes erhöht. Denn wenn die Ausfuhren im Verhältniss zu den Einfuhren wirklich ein so günstiges Resultat ergäben, müsste ja weit mehr Baargeld im Lande sein, als dies thatsächlich der Fall ist.

Die Hauptgegenstände der Einfuhr im Jahre 1873 sind:

		Menge	Werth Pesetas
Baumwolle	Kilogr.	26,977.889	64,746.933
Zucker	„	41,648.984	30,086.932
Hanf- und Leinengarne	„	4,864.962	23,546.418
Wasserfahrzeuge	Metr. Tonnen	34.304	22,188.020
Stockfische	Kilogr.	33,300.040	17,395.018
Hölzer		.	14,931.718
Steinkohlen und Cokes	Tonnen à 1000 K.	417.232	14,603.155
Häute und Felle	Kilogr.	8,773.697	14,533.166
Schiffsausrüstungen, Harze etc.	„	29,834.151	10,841.362
Eisen und Eisenbestandtheile	„	46,965.387	10,138.054
Chemische Producte, Farben u. Firnisse	„	24,458.614	8,709.286
Cacao	„	6,883.295	8,554.831
Branntwein	Hektoltr.	158.092	8,495.924
Maschinen und telegraphische Apparate	Kilogr.	9,287.514	7,925.549
Schafwollgewebe	„	581.861	7,191.574
Rohseide	„	122.268	5,827.940
Baumwollgewebe	„	505.463	5,175.656
Schafwolle	„	1,162.977	4,608.654
Farben und Firnisse	„	2,003.846	4,264.652
Seidengewebe	„	34.148	2,834.755
Kaffee	„	2,576.908	2,546.076
Hanf- und Leinengewebe	„	362.420	2,485.115
Weizen	„	70.155	16.837

Von obigen Artikeln weisen die folgenden im Vergleiche zum Jahre 1872 eine Vermehrung in nachstehendem Ausmaasse auf:

		Menge	Werth Pesetas
Wasserfahrzeuge	Metr. Tonnen	19.220	17,447.219
Branntwein	Hektoltr.	45.655	2,672.653
Häute und Felle	Kilogr.	734.988	2,117.978
Zucker	„	6,174.502	1,996.883
Schafwolle	„	476.962	1,761.201
Schiffsausrüstungen, Harze etc.	„	5,034.029	1,577.106
Rohseide	„	27.860	1,399.190
Kaffee	„	709.910	547.270
Chemische Producte	„	1,757.644	348.026
Zimmt	„	56.429	322.341

Digitized by Google

Dagegen hat sich bei den nachbenannten Artikeln die diesfalls ausgewiesene Verminderung ergeben:

		Menge	Werth Pesetas
Weizen	Kilogr.	28,389.021	6,547.035
Wollgewebe	„	218.693	4,916.130
Garne	„	37.776	3,574.869
Weizenmehl	„	7,241.115	2,510.785
Hölzer	„	.	2,471.942
Eisen und Eisenbestandtheile	„	8,130.375	2,470.988
Seidengewebe	„	23.292	2,211.755
Baumwolle	„	822.056	1,972.934
Vieh	Stück	73.195	1,728.446
Baumwollgewebe	Kilogr.	117.764	1,194.248
Gemischte Gewebe	„	64.983	989.811
Gerste, Roggen, Mais	„	5,275.266	897.385
Farben etc.	„	447.247	708.977
Hanf- und Leinengewebe	„	47.816	688.499
Cacao	„	516.209	649.239
Posamentirwaaren	„	32.912	525.240
Steinkohlen und Cokes	Tonnen à 1000 K.	85.912	493.080
Glas- und Krystallwaaren	Kilogr.	464.252	441.228
Papier	„	236.617	452.531
Knopfwaaren	„	24.935	49.663

Bei der Ausfuhr des Jahrs 1873 entfielen auf folgende Gegenstände die verhältnissmässig grössten Mengen:

		Menge	Werth Pesetas
Wein	Liter	252,442.744	184,689.527
Weizen	Kilogr.	197,629.888	55,336.366
Gemeines Oel	„	52,128.698	52,128.698
Blei in Stangen	„	70,869.773	39,299.801
Weizenmehl	„	93,876.564	37,454.700
Korkpropfe	Mille	2,139.219	32,088.285
Kupfererze	Kilogr.	256,959.788	20,762.268
Rosinen	„	32,050.501	24,036.824
Orangen	Mille	699.956	10,499.340
Vieh	Stück	121.733	9,236.914
Gemeines Salz	Kilogr.	214,912.547	8,640.813
Branntwein	Liter	12,735.463	8,278.636
Mandeln	Kilogr.	4,212.694	7,240.855
Safran	„	78.821	6,305.920
Rohes Espartogras	„	46,773.418	5,612.089
Quecksilber	„	1,201.001	4,763.967
Schafwolle	„	2,411.857	4,713.684
Haselnüsse	„	5,440.119	4,462.671
Rohseide	„	88.959	4,206.588
Conserven	„	2,206.693	3,861.730
Seife	„	4,685.357	3,521.516
Papier	„	1,726.034	2,857.755

Digitized by Google

		Menge	Werth Pesetas
Erbsen	Kilogr.	3,328.260	2,695.891
Cacahuete	„	6,718.144	2,515.694
Verschiedene Erze	„	34,100.285	2,485.745
Galmei	„	46,481.050	2,439.963
Reis	„	4,879.940	2,440.255
Kupfer in Stangen	„	1,285.981	1,928.988
Johannisbrod	„	3,927.942	1,384.998
Teigwaaren	„	2,013.274	1,187.815
Weintrauben	„	3,802.897	1,140.869
Korkplatten	„	306.831	61.366

Im Vergleich zum Jahre 1872 ergab sich eine Zunahme bei:

		Menge	Werth Pesetas
Weizen	Kilogr.	149,078.570	42,147.910
Oel	„	31,705.527	31,705.527
Wein	Liter	56,942.016	20,694.035
Weizenmehl	Kilogr.	45,641.291	18,960.624
Korkpropfe	Mille	1,106.710	15,100.150
Orangen	„	118.346	2,680.211
Branntwein	Liter	5,751.586	3,514.053

Haselnüsse wurden gegen 1872 um 1,950.356 Kilogr. weniger ausgeführt, wohl aber zeigt der Werth dieses Artikels der höheren Preise wegen eine Zunahme um 28.385 Pesetas.

Dagegen hat sich bei: Blei- und Kupfererzen, Quecksilber, Vieh, Schafwolle, Eisen, Rosinen, Teigwaaren und Esparto eine Verminderung des Werths herausgestellt.

Wirthschaftliche Verhältnisse des Staates Virginia im Jahre 1874.

Richmond. Im Allgemeinen bot das Jahr 1874 eben kein erfreuliches Bild dar. Wenn auch in einzelnen Artikeln die Ein- und Ausfuhr sich ein wenig erhöhte, so war doch das Verkehrsergebniss nicht lohnend; denn nicht nur blieben die Folgen der 1873er Krisis auch hier fühlbar, wie es ja mehr oder weniger allenthalben der Fall ist, sondern durch kleine Ernten verschiedener Producte und niedrige Preise anderer, verbunden mit ungünstigem Wetter für die Bearbeitung des Bodens, blieb das für den Staat Virginia die Hauptgrundlage des Wohlstandes bildende wirthschaftliche Interesse fortan gedrückt. Andererseits hat wohl das Fabrikswesen einige Zunahme erfahren, florirt aber nicht in dem Maasse, als dies in andern Staaten der Fall ist.

Grund und Boden wird in verschiedenen Theilen Virginia's zu sehr niedrigen Preisen zum Kaufe angeboten, aber trotzdem wenden sich nur einzelne Einwanderer hieher.

Digitized by Google

Aus solchen Gründen herrscht unter der hierländigen Bevölkerung grosse Armuth; es fehlt ihr an Geld, um die Steuern zu bezahlen, und somit kann der Staat die einzelnen Zweige der wirthschaftlichen Thätigkeit nicht höher besteuern, als es bisher geschehen ist. Deshalb wurden auch im Jahre 1874 von der Schuld des Staates nur 2 pCt. Zinsen bezahlt.

Die unerwartete namhafte Steigerung der Tabakpreise, als Folge der im vorigen Jahre hier und besonders im Westen vorherrschenden Unmöglichkeit, bei der beständigen Dürre auch nur eine mässige Ernte zu erzielen, war für Viele, die ihre Producte nicht bereits verkauft hatten, von grossem Vortheil.

Die finanzielle Krisis des letztjährigen Herbstes wurde für mehrere Eisenbahnen und zwar namentlich für die erst in 1874 vollendete Chesapeake- und Ohio-Bahn nach dem Westen, sowie auch für die Richmond-Air-Linie nach dem Süden die Quelle grosser Schwierigkeiten, welche noch nicht überwunden sind.

Die Erwartungen, welche man an diese Verbindungen knüpfte, haben sich daher nicht in dem gehofften Maasse verwirklicht; nichtsdestoweniger bleibt aber die frühere Ansicht über den günstigen Erfolg der Chesapeake- und Ohio-Bahn vorherrschend, sobald nur die jetzige Krisis überstanden und insbesondere auch der Anschluss an die westlichen Bahnen in Huntington hergestellt sein wird, von wo jetzt nur Dampfer nach Cincinnati gehen, welche jedoch häufig bei niedrigem Wasserstande des Ohio nicht verkehren können, so dass dann der Transport unverlässlich wird.

Die Weizen- und Mais-Ernte war auch im Jahre 1874 eine kleine, die Qualität meistens gering. Im Vergleich mit den Ernten, wie sie vor dem Kriege erzielt wurden, ist der Abfall in Weizen ganz bedeutend, daher beziehen unsere Müller viel von dieser Frucht aus dem Westen, wozu die Chesapeake- und Ohio-Bahn gute Gelegenheit bietet.

Auf der Getreidebörse wurden nur 526.468 Bushel Weizen zum Verkaufe angeboten, gegen 535.110 Bushel in 1873. Preise standen zwischen 1·30—1·90 Doll. pr. Bushel.

Von Mehl wurden in 66 Schiffen 193.001 Fass im Werthe von 1,584.730 Doll. (gegen 124.770 Fass im Vorjahre) exportirt; davon gingen nach Südamerika 182.012 Fass, nach England 10.989 Fass.

Wie gewöhnlich wurden auch diesmal namhafte Quantitäten über nördliche Häfen nach Südamerika und andern Ländern verladen; dieser Zweig des Ausfuhrhandels nimmt mit jedem Jahre zu.

Von Mais wurden 259.568 Bushel, gegen 189.602 Bushel in 1873, ausgeboten. Preise fluctuirten bedeutend, da in manchen Theilen Mangel herrschte; weisse Frucht bedang 73 Cents bis 1·10 Doll. pr. Bushel.

Von Hafer wurden 151.632 und von Roggen 3080 Bushel im Laufe des Jahrs auf der Getreidebörse offerirt.

Die Tabakernte von 1873 war grösser, aber die Qualität erwies sich nicht so gut, als man erwartet hatte; daher waren Preise zu Anfang 1874 verhältnissmässig niedrig und die Pflanzer trafen weniger Vorkehrungen für den Anbau einer vollen Ernte, als es sonst der Fall gewesen wäre.

Später jedoch, als die Tabakpreise um 100—150 pCt. und selbst darüber stiegen, konnte bei der anhaltenden Dürre das Versäumte nicht mehr nachgeholt werden, so dass das Resultat der 1874er Ernte gegenüber derjenigen des Vorjahrs nur ungefähr die Hälfte betrug.

Die Preise aller Sorten stiegen während des Jahrs zeitweise sehr bedeutend; diejenigen der farbigen Tabake für den inländischen Consum stellten sich ganz wesentlich höher.

In dem Inspectionsjahre vom 1. October 1873 bis 30. September 1874 wurden im ganzen Staate 62.321 Fass inspicirt, gegen 63.110 Fass in 1872/73; die Verschif-

Digitized by Google

fungen betrugen 30.880 Fass Tabak und 6937 Fass Stengel (gegen 30.896 Fass Tabak und 5920 Fass Stengel im Vorjahre).

Von diesem Quantum wurden von hier in 19 Schiffen direct nach Europa 8851 Fass Tabak und 638 Fass Stengel im Gesammtwerthe von 1,444.657 Doll. verladen, und zwar nach: Oesterreich-Ungarn 1796 Fass Tabak, Frankreich 1204 F. Tabak, England 2761 F. Tabak, Italien 536 F. Tabak, Bremen 2054 F. Tabak und 638 F. Stengel.

Der Rest von 22.529 F. Tabak und 6299 F. Stengel war grösstentheils für Europa bestimmt und wurde über nördliche Häfen verladen.

Der Vorrath von Tabak am 1. October 1874 war 10.507 Fass, gegen 10.536 F. zur selben Zeit des Jahrs 1873.

Die directen Verschiffungen anderer Waaren blieben immer unbedeutend; indessen wurden im Jahre 1874 nach Cuba 3 Ladungen (1172 Tonnen) Kohlen, nach Frankreich und England 3 Ladungen Holz exportirt, was so zu sagen die ersten Früchte der Vollendung der Chesapeake- und Ohio-Eisenbahn sind, die sich im Laufe der Zeit wohl mehr und mehr entwickeln werden.

Eine directe Einfuhr aus andern Ländern fand nur in unbedeutendem Verhältnisse statt, wenngleich Versuche gemacht wurden, diese Branche weiter auszudehnen.

Von Salz wurden aus Liverpool in 14 Schiffen 49.801 Säcke importirt, gegen 72.490 Säcke in 1873.

Kaffee kam direct aus Rio in einer Menge von 8947 Säcken und im Werthe von 223.888 Doll.

Aus England wurden direct 294 Tons sog. Cotton ties (eiserne Bänder zum Packen der Ballen) eingeführt.

Von Plaster betrug die Einfuhr aus Nova Scotia 5920 Tons, von Guano im Ganzen 6070 Tons.

Geld war zu 8—10 pCt. in guter Frage. Manche unserer Bonds blieben auch im Jahre 1874 gedrückt, besonders solche, von denen keine Zinsen bezahlt wurden; andere, wie Richmond City, waren zu höheren Coursen gesucht, und 8pCt.-Bonds der Stadt warfen eine Prämie von ca. 2 pCt. ab.

Die Städte Richmond, Petersburg und Lynchburg bezahlten die halbjährigen Zinsen pünktlich und stellte sich der Werth der 6pCt.-Anleihen dieser Städte auf 85, 75 und resp. 78 pCt.

6pCt.-Eisenbahn-Bonds hatten einen Werth von 60—75 pCt., 8 pCt. einen solchen von 70—90 pCt.

Die Banken von Richmond, sowie mehrere Versicherungsgesellschaften bezahlten im Jahre 1874 eine Dividende von 8 und 10 pCt.

Die directe Ausfuhr von Baumwolle aus Norfolk nach Europa hat 1874 bedeutend zugenommen.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Rio de Janeiro im Jahre 1873.

Rio de Janeiro. Im Jahre 1873 trafen hier aus fremden Häfen 1163 Segelschiffe und 422 Dampfer, im Ganzen also 1585 Handelsfahrzeuge mit einer Gesammttragfähigkeit von 1,277.507 fremden Tonnen ein (gegen 1560 Schiffe von 978.856 T. in 1872). Der Flagge nach waren es 68 brasilianische und 1517 fremde Kauffahrer.

Digitized by Google

Aus Triest kamen theils direct, theils über nördliche Häfen Brasiliens, im Ganzen 11 Schiffe; aus anderen österreichisch-ungarischen Seeplätzen hat ein Einlauf von Handelsfahrzeugen nicht stattgefunden.

Die vorzüglichsten Expeditionshäfen, mit Rücksicht auf die Anzahl der von dort angekommenen Schiffe, sind: Antwerpen (23 Sch.), Baltimore (67 Sch.), Bordeaux (29 Sch.), Cardiff (86 Sch.), Capverdische Inseln (62 Sch.), Hâvre (38 Sch.), Hamburg (39 Sch.), Liverpool (136 Sch.), London (52 Sch.), Lissabon (29 Sch.), Marseille (25 Sch.), Newcastle (40 Sch.), New-York (46 Sch.), Oporto (20 Sch.), River Plata (361 Sch.), Southampton (20 Sch.), Tarragona (23 Sch.), Valparaiso (25 Sch.), Westerwick (21 Sch.).

Die aus fremden Häfen eingetroffenen 1585 Schiffe vertheilen sich ihrer Nationalität nach, wie folgt:

Flagge	Schiffzahl	Flagge	Schiffzahl
Oesterreichisch-ungarische	9	Schwedische	54
Englische	509	Dänische	48
Deutsche	188	Italienische	46
Französische	178	Holländische	32
Amerikanische	176	Argentinische	18
Portugiesische	104	Russische	9
Norwegische	69	Griechische	5
Spanische	68	Türkische	4
Brasilianische	68		

Die Küstenschifffahrt lieferte im Jahre 1873 folgende Ergebnisse:

	Segelschiffe	Dampfer	Im Ganzen Schiffe	Im Ganzen Brasil. Tonnen
Einlauf	1647	519	2166	405.254
Auslauf	1822	488	2310	490.236

Nach fremden Häfen gingen 888 Segelschiffe und 390 Dampfer, zusammen 1278 Fahrzeuge von 1,285.581 brasil. Tonnen (gegen 1221 Schiffe mit 1,023.949 brasil. Tonnen in 1872). Direct nach Triest ging 1 Schiff, nämlich die nationale Brigg „Polixeni", mit 2000 Sack Kaffee.

Die österreichisch-ungarische Flagge war hier im Jahre 1873 im Ganzen durch 13 Kauffahrer vertreten, von denen 4 zumeist mit Mehl beladen aus Triest kamen und nur das vorerwähnte eine Fahrzeug ebendahin beladen auslief; 4 dieser Schiffe befanden sich am 1. Januar 1874 noch im hiesigen Hafen. Aus Triest liefen überhaupt 11 Schiffe ein, welche 19.658 Fass Mehl, 550 Kisten Stahl, 55 Kisten Papier und 250 Kisten Liqueur importirten.

Der Kaffee-Export belief sich auf 138.517 engl. Tonnen, gegen 137.765 Tonnen in 1872. Die Verschiffungen der beiden Jahre vertheilen sich wie folgt:

	1873 Englische Tonnen	1872 Englische Tonnen
Triest	143	.
Gibraltar (auf Order), Lissabon (auf Order), Marseille, Genua, Levante	19.877	16.436
Canal (auf Order) und England	15.815	16.229

Digitized by Google

	1873	1872
	Englische Tonnen	
Hamburg und Altona	7.540	7.007
Antwerpen	2.345	4.335
Hâvre und Bordeaux	5.102	3.629
Dänemark, Schweden und Norwegen, Russland	2.946	3.643
Diverse Häfen	3.222	5.786
Zusammen nach Europa	56.990	57.065
Vereinigte Staaten und Californien	81.527	80.700
Gesammtausfuhr	138.517	137.765

Die Umsätze von Zucker im Jahre 1873 betrugen 220.900 Säcke, 1154 Kisten und 300 Fässer, wovon 220 Kisten und 2335 Säcke für Europa, der Rest für den Consum, den River Plata und Rio Grande do Sul bestimmt war. Häute wurden 92.976 Stück gesalzene und 15.471 Stück trockene (gegen 67.171 und resp. 6378 Stück in 1872) versendet.

Der Export von Baumwolle erreichte im Ganzen 29.413 Ballen (gegen 28.914 B. im Vorjahre), die Ausfuhr von edlen Metallen 1,964.500 (gegen 4,847.000) Milreïs, u. zw.: 1,961.500 Milreïs Gold und 3000 Milreïs Silber. Nach dem River Plata waren 1,137.200 (gegen 3,456.000) Milreïs bestimmt.

Von steiermärkischem Stahl kamen 550 Kisten (gegen 1722 Kisten in 1872) direct aus Triest. Die Preise dieses Artikels standen zwischen 17.000 bis 18.000 Reïs pr. Quintal von 128 brasil. Pfd.

Die Zufuhr von Mehl betrug im Ganzen 341.467 Fässer und Säcke, darunter 19.658 Fässer österreichisch-ungarisches Erzeugniss. Von letzterem langten 14.191 Fässer direct und 5467 Fässer auf dem Wege über Bahia und Pernambuco aus Triest hier ein.

Im Jahre 1872 wurden 296.007 Fässer und Säcke Mehl importirt, unter welchen sich 20.963 Fässer von österreichisch-ungarischer Provenienz befanden.

Die am Schlusse des Jahrs 1873 vorräthig gebliebenen 28.365 Fässer Mehl bestanden lediglich aus fremdländischer Waare.

Die Schlusspreise der einzelnen Mehlsorten stellten sich 1873 im Vergleich zum Vorjahre folgendermassen:

		31. December 1873	31. December 1872
Oesterreichisch-ungarisches Mehl	Reïs	24.000—25.000	26.000—28.000
Amerikanisches „	„	19.000—23.000	20.000—25.000
Chilenisches „	„	18.000—19.000	18.000—19.000

Von Kohlen wurden 243.364 Tonnen (gegen 208.924 T. in 1872), von Salz 1,064.669 (gegen 1,873.640) Alqueires importirt.

Die höchsten und niedrigsten Frachten für Segelschiffe stellten sich also: Canal auf Order: 42 s. 6 d. (im December) und 27 s. 6 d. (Januar, dann März bis Juni); Gibraltar auf Order bis Triest: 45 s. (December) und 27 s. 6 d. (April); New-York: 35 s. (August) und 20 s. (März bis Juni, dann October bis December).

Digitized by Google

Die Zolleinnahmen von Rio de Janeiro erreichten 1873 gegenüber dem Vorjahre nachstehende Beträge:

	1873 Milreïs	1872 Milreïs
Einfuhrzölle	29,627.000	28,433.000
Ausfuhrzölle	8,912.000	7,458.000
Zusammen	38,539.000	35,891.000

Die Wechseltransactionen auf Europa lieferten in beiden Jahren folgende Gesammtergebnisse:

		1873	1872
England	Pfd. Stlg.	17,070.000	13,905.000
Frankreich und Antwerpen	Francs	43,200.000	25,985.000
Hamburg	Reichsmark	9,490.000	5,283.000

Die höchsten und niedrigsten Wechselcourse waren im Jahre 1873 u. zw.: auf London $27^{1}/_{8}$ (im März) und $25^{1}/_{4}$ (im Juli); auf Frankreich 375 (Juli) und 340 (Februar), auf Hamburg 480 (August) und 440 (Februar bis April).

Der officielle Werth der gesammten Ein- und Ausfuhr Brasiliens, vertheilt auf die einzelnen Stapelplätze, beziffert sich für die Jahre 1871/72 und 1872/73 also:

Häfen	Einfuhr		Ausfuhr	
	1. Juli 1871 bis 30. Juni 1872 Milreïs	1. Juli 1872 bis 30. Juni 1873 Milreïs	1. Juli 1871 bis 30. Juni 1872 Milreïs	1. Juli 1872 bis 30. Juni 1873 Milreïs
Rio de Janeiro	85,074.116	76,065.525	69,269.737	102,088.782
Bahia	21,596.002	22,723.218	22,531.906	17,963.637
Pernambuco	22,714.878	29,532.092	22,549.209	25,461.756
Maranhao	4,406.295	4,074.269	5,374.209	3,834.346
Pará	7,981.825	7,739.435	11,108.931	12,581.201
Rio Grande do Sul	6,891.182	3,805.392	7,448.001	11,833.900
San Paulo	2,109.319	2,819.517	13,545.488	21,476.112
Paraná	140.143	77.882	3,868.566	3,184.794
Parahyba	19.187	2.212	3,148.605	2,584.562
Ceará	3,423.458	3,211.371	4,756.320	5,034.469
Santa Catharina	561.671	605.905	763.857	283.519
Alagoas	115.378	272.731	9,154.896	4,634.260
Sergipe	62.235	111.800	1,458.974	2,060.869
Espirito Santo	1.568	10.889	441.326	.
Rio Grande do Norte	140.445	73.415	1,648.628	1,129.914
Piauhy	482.158	527.998	.	469.620
	155,719.860	151,653.651	177,041.653	214,621.741

Digitized by Google

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den bisherigen Geronten des Honorar-Viceconsulats in Aden, Victor Escher, zum unbesoldeten Viceconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 8. Februar 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Versetzung des k. und k. General-Consuls in Smyrna, Ministerialrathes Dr. Karl Ritter v. Scherzer, als Generalconsul-Stellvertreter zu dem k. und k. Generalconsulate in London, unter gleichzeitiger Ernennung zum Commerz-Kanzleidirector bei der k. und k. Botschaft in letztgedachter Stadt, sowie die Versetzung des k. und k. Generalconsuls Stefan Ritter v. Herzfeld in gleicher Eigenschaft von Moskau nach Smyrna allergnädigst zu genehmigen; ferner den k. und k. Legationsrath Anton v. Le Bidart zum k. und k. Generalconsul in Moskau allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 14. Februar 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Generalconsul in Scutari, Konrad Wassitsch, das Ritterkreuz des Leopold-Ordens taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 14. Februar 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann und Schiffsrheder Jules Havenith in Antwerpen zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 15. Februar 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann Louis Thönemann in Melbourne zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Conulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 16. Februar 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den George d'Auzac in Nizza zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 21. Februar 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den bei dem k. und k. Honorar-Generalconsulate in Neapel verwendeten Honorar-Viceconsul Francesco di Sorvillo zum unbesoldeten Generalconsul in gedachter Stadt mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 3. März 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben zu gestatten geruht, dass der k. und k. Generalconsul Ritter v. Herzfeld den kais. russischen St. Annen-Orden zweiter Classe mit der Krone, und der k. und k. Generalconsul Dr. Svetozar Theodorović das Officierskreuz des kön. italienischen Mauritius- und Lazarus-Ordens annehmen und tragen dürfe.

(Allerhöchste Entschliessung vom 10. März 1875.)

— Der k. und k. Generalconsul Gerhard Ritter v. Chiari hat am 17. Februar d. J. die Leitung des k. und k. Generalconsulates in Janina an den k. und k. Viceconsul M. Ghinopulo übergeben, um auf seinen neuen Posten nach Salonich abzugehen.

— Der k. und k. Consul J. D. Kremelberg in Baltimore ist nach Ablauf seines Urlaubs auf seinen Dienstposten zurückgekehrt.

— Die Leitung der k. und k. Consularagentie in Tetuan wurde dem Antonio Zanuty-Romero, und derjenigen in Larache dem Lewis Fardo übertragen.

— Der k. und k. Consul und Leiter des k. und k. Generalconsulates in Trapezunt, Alfons Ritter v. Questiaux, ist mit Tod abgegangen.

Digitized by Google

Wirthschaftliche Verhältnisse von Rheinland-Westfalen im Jahre 1873.

Köln. Das Jahr 1873 begann mit einer kolossalen Anspannung aller industriellen Thätigkeit. Die lebhafte Nachfrage nach Bergwerks- und Hüttenproducten, sowie nach Fabrikserzeugnissen aller Art hatte auch die Actiencourse zu einer ungemeinen Höhe emporgetrieben.

Die Speculation überbot sich vollständig, vielfach gehoben durch das neue Actiengesetz, in dessen Folge eine Unzahl neuer Unternehmungen auftauchte, deren Actien sofort an deutschen Börsen willig aufgenommen wurden.

Die Preise aller Bergwerks- und Hüttenfabrikate erhöhten sich ebenso namhaft wie die Arbeitslöhne, durch welche die Selbstkosten vertheuert wurden.

Trotz alledem war der Absatz ein ungemein grosser, und es hatte den Anschein, als ob das Jahr 1873 zu den glänzendsten in der Geschichte der modernen Industrie und namentlich des Actienwesens werden sollte.

Die Unmasse von Effecten, die theils von den neuen, theils von den alten Gesellschaften emittirt wurden, führte schliesslich in Verbindung mit den Operationen, die zur Aufbringung der französischen Kriegscontribution nöthig wurden, und nicht minder infolge der Entnahme bedeutender Metallbestände vom Markte für Münzzwecke, zu einer Geldcalamität, die ihren Anstoss von Wien aus empfing und bald alle Börsen Deutschlands in Mitleidenschaft zog.

Die Course aller Effecten sanken ebenso rasch, als sie früher gestiegen waren. Die Inhaber von Actien sahen sich bald in die Nothwendigkeit versetzt, zur Deckung ihrer Verbindlichkeiten die grössten Opfer zu bringen; und so trat an die Stelle des früheren unbegrenzten Vertrauens ein Fernhalten von allen Börsespeculationen, das immer weitere Kreise zog und dem Jahre 1874 eine höchst traurige Erbschaft überbrachte.

Unter dem Einflusse der riesig gesteigerten Nachfrage waren die Kohlenpreise so in die Höhe gegangen, dass für eine Waggonladung guter Kohlen 30—32 Thlr. bezahlt wurde. Infolge dessen und auch wegen des herrschenden Mangels an Arbeitern vertheuerten sich die Löhne in empfindlicher Weise. Der Kölner Bergwerksverein zahlte z. B. einem Häuer um $23\frac{1}{2}$ pCt. mehr als im Jahre 1872 und um 71 pCt mehr als in 1869.

Im Jahre 1873 wurden im Oberbergamtsbezirke Dortmund 324,398.280 Ctr. Steinkohlen im Werthe von 59,257.941 Thlr. gefördert, was gegen 1872 eine Zunahme um 29,599.080 Ctr. und 18,740.982 Thlr. bildet.

Im Oberbergamtsbezirke Bonn wurden 103,510.019 Ctr. Steinkohlen im Werthe von 26,947.253 Thlr. producirt, gegen 101,192.361 Ctr. für 17,769.380 Thlr. im Vorjahre. An Braunkohlen wurden in diesem Oberbergamtsbezirke 3,288.506 Ctr. für 244.690 Thlr. (gegen 3,489.019 Ctr. für 200.832 Thlr.) gefördert.

Unter den obwaltenden Verhältnissen war es natürlich, dass die grossen Bergwerks-Actiengesellschaften, die sich mit der Ausbeutung von Kohlengruben befassen, gute Geschäfte machten. Es vertheilte z. B. an Dividende: der Kölner Bergwerks-

Digitized by Google

verein 25 pCt., die Vereinigungsgesellschaft im Wormkohlenrevier $14^1/_2$ pCt., Neu-Essen 40 pCt., Pluto 25 pCt., Wilhelmine Victoria 20 pCt., Gelsenkirchen 23 pCt. u. s. w.

Auf den Flüssen und Eisenbahnen war der Kohlentransport ungemein lebhaft. Es gingen zu Schiffe von Ruhrort 22,890.298 Ctr. ab, gegen 23,029.390 Ctr. im Vorjahre; von Duisburg 9,419.575 (gegen 8,782.017) Ctr. Nach Holland wurden von Ruhrort 14,850.236 Ctr., von Duisburg 2,825.555 Ctr., zusammen 17,675.791 Ctr.; nach Belgien von Ruhrort 1,031.540 Ctr., von Duisburg 329.095 Ctr., zusammen 1,360.635 Ctr. versendet.

Der gesammte Kohlentransport auf dem Rhein, der im Jahre 1867 noch 39,334.207 Centner betragen hatte, stellte sich im Jahre 1873 auf 12,294.812 Ctr., eine Folge der gestiegenen Eisenbahnconcurrenz und des Vordringens der Saarkohlen.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft transportirte im Jahre 1873 87,144.100 Centner Kohlen; die Rheinische Eisenbahngesellschaft 60,727.980 Ctr.; die Bergisch-Märkische Gesellschaft 137,712.571 Ctr.

Im Saarbrückener Revier, wo sich die meisten Kohlengruben im Besitze des Staates befinden, wurden 85,372.390 Ctr. (gegen 82,755.999 Ctr. in 1872) gefördert.

Das Jade- und Wormrevier, welches die Gegenden von Aachen, Stolberg und Eschweiler umfasst, hatte eine Gesammtproduction von 21,028.096 Ctr. Kohlen, gegen 20,834.204 Ctr. im Vorjahre.

Bei der regen Entwicklung der Eisenindustrie war es natürlich, dass auch die Förderung der Eisenerze einen bedeutenden Aufschwung nahm.

Im Oberbergamtsbezirke Dortmund ist diese bei den wenigen dort vorhandenen Eisensteingruben nicht sehr namhaft; sie betrug 1873 10,838.421 Ctr.

Im Oberbergamtsbezirke Bonn wurden im Jahre 1873 41,384.443 Ctr. im Werthe von 8,694.995 Thlr. gefördert.

Der Schwerpunkt der Eisenerzförderung beruht auf dem Siegen'schen, das im genannten Jahre 6,695.458 Ctr. lieferte.

Im Lahngebiete, besonders in der Gegend von Wetzlar kommen bedeutende Eisenerzlager vor, deren Product auf der Deutz-Giessener Bahn, auf der Leure-Ruhrbahn und auf der rechtsrheinischen Bahn in's Ruhrgebiet geschafft werden.

An sonstigen Bergwerksproducten wurden im Jahre 1873 folgende Mengen gewonnen:

		Oberbergamtsbezirk	
		Bonn	Dortmund
Zinkerze	Ctr.	925.722	500.740
Bleierze	„	1,231.156	35.803
Kupfererze	„	786.752	.
Nickelerze	„	209	.
Antimonerze	„	341	.
Manganerze	„	328.189	.
Schwefelkies	„	2,509.431	.
Vitriol- und Alaunerze	„	81.385	200.214

Die Salzgewinnung hat im Oberbergamtsbezirke Bonn 34.449 Ctr., im Dortmunder Bezirke 320.329 Ctr. betragen.

Die Eisenindustrie von Rheinland-Westfalen hat in der ersten Hälfte 1873 flott producirt, da die grossen Werke ihre Abschlüsse zu hohen Preisen für das ganze Jahr gemacht hatten. In der zweiten Hälfte änderte sich aber die Sachlage ganz bedeutend, da die Preisrückgänge erheblich auf den Gang des Geschäfts einwirkten.

Im Kreise Hagen wurden Anfangs 30—32 Thlr. für 1000 Pfd. strahliges Eisen gezahlt; bald jedoch sank der Preis auf 27 Thlr., und am Ende des Jahrs waren die Producenten schon mit 18 Thlrn. zufrieden. Gewöhnliches Coakseisen fiel von 23 auf

Digitized by Google

13 Thlr., Spiegeleisen von 48 auf 22 Thlr., Holzkohlen-Roheisen von 36 auf 28 Thlr., Stabeisen von 60 auf 40 Thlr., Eisenschienen von 53 auf 40 Thlr., Rohstahl von 69 auf 50 Thlr. u. s. w.

Die grossen Eisenhütten-Gesellschaften, deren Geschäftsjahr von Juni des einen bis Juli des andern Jahrs reicht, erfuhren durch die eingetretene Preisverminderung ihrer Lagerbestände so starke Verluste, dass sie, wie z. B. der Hörder Hüttenverein, der Köln-Müsener Verein, der Bergische Gruben- und Hüttenverein, ihren Reservefond angreifen mussten, um ihren Verbindlichkeiten nachkommen zu können.

Im Kreise Siegen, der durch seine Eisenindustrie in erster Linie steht, wurden 2,111.235 Ctr. Roh- und Stahleisen, 53.780 Ctr. Stabeisen, 94.349 Ctr. Walzeisen, 53.516 Ctr. Schmiedeeisen, 202.525 Ctr. Eisenblech, 25.855 Ctr. Rohstahl und 9300 Ctr. Raffinirstahl hergestellt. Die Gesammtproduction der Siegener Hochöfen und Walzwerke hatte einen Werth von 9,650.483 Thlr.

Im Kreise Dortmund, der für die Eisenindustrie ebenfalls von grosser Wichtigkeit ist, lieferten die Hochöfen 2,297.075 Ctr., die Eisenerzgiessereien 210.065 Ctr., die Frisch- und Streckwerke 1,322.658 Ctr.

Die Gesellschaft „Union“ in Dortmund producirte auf ihrem Werke Heinrichhütte 39,120.915 Kilo Roheisen, das Hörder Eisenwerk 982.685 Ctr., die Aplerbecker Hütte 746.827 Ctr., die Gesellschaft für Eisenindustrie zu Styrum 167.943 Ctr. Stabeisen und Grubenschienen.

Die Gesellschaft „Phönix“ zu Laar bei Ruhrort erzeugte auf ihrem Werke zu Berge-Rorbeck ca. 28½ Mill. Kilo Roheisen und Stahleisen, und auf ihrem Werke zu Kupferdreh 3,348.310 Kilo. Ihr Walzwerk zu Eschweiler lieferte 2,278.329 Pfd. Bessemer Stahlschienen, 5,165,482 Pfd. Eisenbahnschienen, 1,187.769 Pfd. Schienenbefestigungsmittel, 9,392.239 Pfd. Façoneisen, 2,149.211 Pfd. Grubenschienen u. s. w.

Von besonderer Wichtigkeit für die Schienenfabrikation sind die Werke der Actiengesellschaft „Gutehoffnungshütte“, des „Phönix“ zu Laar, der Gesellschaft „Union“ in Dortmund, des Hörder Hüttenvereins, sowie mehrere Werke im Kreise Hagen, die Puddelstahlschienen anfertigen.

Die Gussstahlfabrikation ist im Jahre 1873 eine sehr lebhafte gewesen, und zwar theils für militärische, theils für Eisenbahnzwecke. Eine hervorragende Stelle nimmt die Krupp'sche Gussstahlfabrik in Essen ein, die auf dem Festlande unerreicht dasteht und durch ihre grossartigen technischen Einrichtungen jeder Concurrenz die Spitze bieten kann. Im Jahre 1873 beschäftigte sie über 12.000 Arbeiter und fertigte 125 Mill. Kilo Gussstahl an.

Die Gesellschaft „Phönix“ in Laar hat ein neues Gussstahlwerk in Thätigkeit treten lassen, um sich den Absatz auf diesem Industriegebiete ebenfalls zu sichern. Der Bochumer Verein für die Gussstahlproduction stellte im Jahre 1873 64,700.600 Kilo Gussstahlfabrikate her; der Hörder Verein 306.507 Ctr., die Gesellschaft für die Stahlindustrie zu Bochum (früher Daeler & Co.) 17,542.700 Pfd. u. s. w.

Die Fabrikation von Puddelstahl musste im Jahre 1873 einigermassen beschränkt werden, da die Preise der Rohmaterialien theilweise sehr hoch standen. Dasselbe gilt von Cementstahl und Holzkohlen-Rohstahl-Artikeln, die mehr oder weniger in der Abnahme begriffen sind.

Die Fabrikation von Draht (besonders von Telegraphendraht), Eisenblechen, Dampfkesseln u. s. w. ist in der ersten Hälfte des Jahrs ziemlich bedeutend gewesen, hat aber eine erhebliche Verminderung erfahren.

Unsere Maschinenfabriken hatten infolge des grossartigen Aufschwungs der gesammten Industrie stets rege Beschäftigung zu guten Preisen. In jeder Stadt finden sich Maschinenfabriken, die für bestimmte Zweige arbeiten, so in Eupen für Spinnmaschinen, in Kalk für Aufbereitungsmaschinen u. s. w.

Digitized by Google

Die Harkort'sche Brückenbau-Gesellschaft in Duisburg hat ihre finanziellen Verhältnisse verbessert und erfreut sich jetzt einer ausgedehnten Thätigkeit; sie verarbeitete 1873 ca. 1½ Mill. Kilo der verschiedensten Eisensorten.

Die Eisenbahnwagenfabriken in Rheinland-Westfalen, deren Zahl ziemlich bedeutend ist, waren mit genügenden Aufträgen versehen.

Die Klingenfabriken in Solingen haben vorwiegend für den Staat gearbeitet und Haubajonette für die neuen Gewehre verfertigt. In Luxuswaffen ist die Nachfrage nicht sehr stark gewesen.

Die Eisenwaarenfabriken in Remscheid und Hagen, welche Werkzeuge, Hausgeräthe, landwirthschaftliche Maschinen u. s. w. anfertigen, haben im Grossen und Ganzen bei dem Absatze im Inlande, sowie bei der Ausfuhr nicht zu klagen gehabt; namentlich sind Sensen und Pflugschaaren gut gegangen. Andere Artikel, wie Werkzeuge für Handwerker, für die Landwirthschaft u. s. w., fanden minder befriedigende Abnahme.

Die Fabrikation von Näh-, Strick- und Haarnadeln war theilweise gut, zum Theil auch mittelmässig. Die Aachener Nähnadelfabriken klagten über die Anhäufung der Vorräthe auf den transatlantischen Märkten.

Die gesammte Eisenproduction im Oberbergamtsbezirke Dortmund stellte sich im Jahre 1873 also: Roheisen, mit Einschluss von Rohstahleisen, 10,557.439 Ctr., Roheisen in Gussstücken 279.257 Ctr., Gusswaaren zweiter Schmelzung 1,808.866 Ctr., Schmiedeeisen, Stabeisen, Blech, Draht 8,689.377 Ctr., Rohstahl 1,157.933 Ctr., Gussstahl 4,313.088 Ctr.

Der Oberbergamtsbezirk Bonn lieferte: Roheisen 12,061.723 Ctr., Gusseisen erster Schmelzung 1,342.366 Ctr., Gusseisen zweiter Schmelzung 443.949 Ctr., Production der Eisen-, Frisch- und Streckwerke 6,447.487 Ctr., Rohstahl 461.987 Ctr., Gussstahl 56.320 Ctr., Eisen für Cementstahl 468.067 Ctr., Eisenbahnschienen 1,246.741 Ctr., Eisenbahnachsen und Räder 411.981 Ctr., Profileisen zu Bauzwecken und Brücken 740.792 Ctr., Platten und Schmiedestücke 252.334 Ctr., andere Eisen- und Stahlsorten 2,334.420 Ctr., Schwarzblech 724.295 Ctr., Stahlblech 970 Ctr., Weissblech 111.007 Ctr., Eisendraht 337.939 Ctr.

An sonstigen Metallen wurden hergestellt u. zw.: im Oberbergamtsbezirke Dortmund: Rohzink 289.182 Ctr., Nickel 1600 Ctr.; im Oberbergamtsbezirke Bonn: Zink in Blöcken 325.530 Ctr., Bleiglätte 849.940 Ctr., Kupfer 32.297 Ctr., Silber 585·972 Centner, Gold 3·746 Ctr.

Der Geldwerth betrug bei: Zink 2,704.807 Thlr., Blei 6,325.552 Thlr., Kupfer 542.541 Thlr., Silber 1,701.815 Thlr., Gold 172.338 Thlr.

Die Zink- und Blei-Industrie vertheilt sich auf verschiedene Theile von Rheinland-Westfalen.

In der Eifel sind es der Mechernicher und der Commerner Verein, am Rhein die Rheinisch-Nassauische Gesellschaft in Stolberg, welche Blei produciren.

Zink wird von der letztgenannten Gesellschaft, von dem Verein „Berzelius“ in Bensberg, von der Gesellschaft für die Zinkindustrie zu Stolberg und in Westfalen und von der Gesellschaft „Vieille Montagne“ zu Moresnet bei Eupen producirt.

Das Zink- und Bleigeschäft war 1873 infolge der hohen Preise ein gutes, nahm aber gegen Ende des Jahrs, was den Absatz von Zink betrifft, ab, während Blei lebhaft gefragt blieb.

Die Fabriken von Bronze-, Messing- und Neusilberwaaren, die ihren Hauptsitz in Iserlohn, Altena und Lüdenscheid haben, machten theilweise gute Geschäfte, bis die allgemeine Flauheit auch sie in ihre Kreise zog und die Preise bei wenig belebtem Absatze sanken.

Die chemischen Fabriken, sowie die Etablissements für die Erzeugung feuerfester Steine litten ebenfalls unter den gegen die Mitte des Jahrs eintretenden ungün-

Digitized by Google

stigen Verhältnissen. Die Glas-, Krystall-, Porzellan- und Steingutfabriken waren gut beschäftigt.

Die Tuchfabriken in Rheinland-Westfalen erfreuten sich nicht jenes lebhaften Absatzes, den sie in früheren Jahren genossen hatten. Namentlich war die Abfuhr nach den Vereinigten Staaten unbedeutend, was theilweise eine Folge der Ueberhäufung der dortigen Märkte war.

Die Leinenindustrie ist in einzelnen Branchen ziemlich lebhaft gewesen, auch hatten die Garnspinnereien gute Aufträge. Es fehlte mitunter an Arbeitern, was von erheblichem Einflusse auf den Gang der Production war. Die Flachsspinnerei in Düren fabricirte mit 16.000 Spindeln 384.600 Bündel Garne.

Gut beschäftigt war auch das Etablissement der Viersener Spinnerei, besonders in der ersten Häfte des Jahrs, während sich in der zweiten schon die Einwirkungen der ungünstigen Geschäftslage geltend machten. Das hier Gesagte gilt auch von den Bielefelder Spinnereien und Webereien. In fertiger Wäsche war der Absatz normal.

Die Crefelder Seidenindustrie hat infolge der ausländischen Concurrenz, welche auf die Preise drückte, einen schweren Stand gehabt, suchte jedoch durch gute Waare den Markt zu behaupten. Dem Berichte der dortigen Handelskammer zufolge standen in Thätigkeit:

		1872	1873
In Sammt und Schlingdraht	Stühle	19.114	13.857
In festkantigen Sammtbändern	„	1.410	1.335
In Stoffen	„	12.371	10.992
In Stoffbändern	„	415	351

Derselben Quelle zufolge stellte sich der Werth des bewerkstelligten Umsatzes in folgender Weise heraus:

		1872	1873
Mit Deutschland	Thlr.	10,314.100	10,021.750
„ England	„	8,477.940	7,668.430
„ Frankreich	„	1,142.625	1,001.670
„ andern Ländern Europa's	„	1,890.330	1,506.210
„ aussereuropäischen Ländern	„	3,920.220	2,257.130
Zusammen . .	Thlr.	25,745.215	22,455.190
Abnahme in 1873 . .	„	.	3,290.025

Die Baumwollspinnereien und Webereien hatten mit ungünstigen Verhältnissen zu kämpfen, da die Preise fortwährend wichen, während gleichzeitig der Absatz eine erhebliche Einbusse erlitt.

Der Absatz von Möbelstoffen, Bändern und Litzen war auch nicht so lebhaft wie früher. Das Gleiche gilt von seidenen, halbseidenen und wollenen Stoffen aus Elberfeld und Barmen.

Die Seifen-, Soda-, Kerzen- und Eau de Cologne-Fabriken waren gut beschäftigt. Der Consum von Mineralwasser hat zugenommen. Auch der Bierexport ist erheblich gestiegen. Die Spiritusfabrikation war lebhaft; gegen Ende des Jahrs sanken jedoch die Preise.

Die Zuckerraffinerien in Köln und Uerdingen haben gegen Ende des Jahrs in Melis ein gutes Geschäft gemacht. Die französische Concurrenz wurde schwer empfunden.

Digitized by Google

Die Tabakfabrikation litt unter den hohen Preisen des Rohproductes.

Die Fabriken von Goldleisten und Tapeten haben bis gegen Mitte des Jahrs gute Geschäfte gemacht, dann aber verringerte sich die Nachfrage infolge der schwächer gewordenen Bauthätigkeit.

Der hiesige Hafenverkehr ist infolge der verringerten Geschäftsthätigkeit gegen denjenigen des Vorjahrs zurückgeblieben. Es wurden nämlich im Ganzen 5,229.478 Centner zu- und abgeführt, gegen 5,318.980 Ctr. im Jahre 1872, so dass eine Verminderung von 89.502 Ctr. eingetreten ist.

Die Rheinische (Kölner) Dampfschifffahrts-Gesellschaft transportirte im Jahre 1873 in 2244 Schiffen 160.480 Passagiere und 158.557 Ctr. Güter, gegen 165.314 Passagiere und 131.039 Ctr. Güter in 1872.

Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein beförderte 506.509 (gegen 523.573) Personen und 505.276 (gegen 467.728) Ctr. Güter.

Die Kölnische Dampfschifffahrts-Gesellschaft hat rheinaufwärts 269.134 Ctr. und rheinabwärts 387.440 Ctr. befördert.

Die Rheinische Tauerei-Gesellschaft, die ihren Sitz in Köln hat, konnte ihre Thätigkeit vorerst nur bis Mühlheim am Rhein ausdehnen.

Die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft transportirte im Jahre 1873: 6,348.061 Personen und 184,430.529 Ctr. Güter; die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft: 9,504.665 Personen und 143,797.038 Ctr. Güter; die Bergisch-Märkische Gesellschaft: 14,542.871 Personen und 300,232.764 Ctr. Güter.

Landwirthschaftliche und gewerbliche Verhältnisse des Königreichs Württemberg im Jahre 1874.

Stuttgart. Die im Allgemeinen günstigen Aussichten auf das Erträgniss der Feldfrüchte wurden theils durch Rückschläge der Kälte, theils durch die später eingetretene anhaltende Trockenheit in ihrer Wirkung wieder ziemlich herabgestimmt.

Das Wintergetreide kam gut und kräftig aus dem Winter. Der Frost im April und die kalten Tage im Mai thaten demselben keinen erheblichen Schaden. Die trockene Hitze im Juli trieb aber an den meisten Orten einer allzu raschen Reife zu, was der Qualität der Körner nicht zum Vortheil gereichte und auch den Strohertrag namhaft schmälerte. Dennoch war der Körnerertrag nach Menge und Güte im Ganzen über dem Durchschnitt, der Strohertrag unter demselben, theilweise ihn erreichend, und übertrifft die letztjährige Ernte diejenige von 1873 in Menge und Güte.

Weniger günstig als beim Dinkel gestaltete sich das Verhältniss bei Weizen und namentlich bei Roggen. Ersterer hatte durch Fröste, letzterer in der Blüte durch Frost und Regen zu leiden und wurde daher in der Qualität gering.

Die Frühjahrsbestellung war seit Jahren nicht so günstig gewesen und das Aufgehen der Samenfrüchte konnte rasch und gleichmässig erfolgen. Die Frostnächte im April und die rauhe nasskalte Witterung im Mai thaten aber dem Wachsthum des Hafers und der Gerste empfindlichen Eintrag. Letztere konnte sich zwar später theilweise wieder erholen und erreichte, wenn auch nicht in der Güte, so doch in der Quantität nahezu das Mittel, manchmal etwas mehr, während der Hafer unter demselben blieb; im Strohertrag blieben aber beide Fruchtgattungen zurück.

Am besten hielten sich von den Samenfrüchten der Sommerweizen und der Sommerroggen, während bei den Hülsenfrüchten die Körner meist klein blieben und vielfach einschrumpften.

Digitized by Google

Den Wurzel- und Knollengewächsen war der Jahrgang im Allgemeinen günstig, dagegen befriedigte das Erträgniss der Futtergewächse in geringerem Maasse und Hopfen lieferte nur einen halben Ertrag.

Die verfrühten Nachrichten von günstigen Ernteaussichten veranlassten die Producenten ihren Hopfen anfänglich zu 70, 80—100 fl. zu verkaufen. Bald zeigte es sich aber, dass die Schätzungen zu hoch waren, worauf im September der Marktwerth des Artikels auf 175 fl. stieg, um später wieder um 15—20 fl. zu fallen.

Nach langen Jahren vergeblichen Hoffens fiel wieder einmal die Ernte des Weinstocks günstig aus. Die unzulängliche Weinproduction der nächstfrüheren Perioden hatte zur Folge, dass nicht nur viel Wein vom Auslande eingeführt, sondern auch das Naturgewächs auf künstliche Weise vermehrt, theils geradezu Wein fabricirt wurde.

Zwar traf Ende April der bekannte Rückschlag des Wetters die in reicher Entwicklung begriffenen Reben sehr hart; in der Folge trat jedoch anhaltend sehr günstige Witterung ein, die Pflanzungen blieben von Krankheiten verschont und die Aussichten auf den Herbst besserten sich von Tag zu Tag, wie denn auch schliesslich das Ergebniss alle Erwartungen übertraf.

Die Traubenernte war zwar der Quantität nach keine volle, gestaltete sich aber erheblich grösser als in den Vorjahren zurück bis 1868. In der Qualität blieb das Gewächs innerhalb der Grenzen eines guten Mitteljahrs. Was aber den letzten Herbst zu einem besonders gesegneten machte, das sind die hohen Preise des Weins und dessen rascher Absatz.

Als gleichfalls nicht ungünstig kann man die Ergebnisse des Obstbaumes bezeichnen. Das Obst war bei dem Mangel an Getränken sehr gesucht und ausserdem fand eine lebhafte Einfuhr aus der Schweiz und Baden statt. Ein schlimmer Gast war die Blutlaus, die an vielen Orten in bedenklichem Grade um sich greift. In der That bedarf es des grössten unausgesetzten Fleisses in consequenter Vertilgung dieses Insects, wenn nicht viele Obstbäume zu Grunde gehen sollen.

Der Hagelschlag war gegen das Vorjahr gering.

Noch zu Anfang 1874 boten die hohen Preise aller Viehproducte dem Landwirth die lohnendste Einnahme, im Laufe des Jahrs sollte es jedoch anders kommen. Die reichlichen Futterernten der letzten Jahre, in Verbindung mit dem starken Absatz nach Elsass und Frankreich, wo noch grosse Lücken auszufüllen waren, und weiter der starke Consum im Inland waren Ursache, dass Jedermann seinen Viehstand vermehrte.

Die geringe Futterernte in 1874 führte jedoch eine Menge übergehaltenes Vieh auf den Markt, der Absatz ins Ausland stockte, ohne Zweifel, weil die Viehbestände endlich ergänzt waren, so dass schliesslich im Durchschnitt ein Abschlag von 40 bis 50 pCt. eintrat, welcher hauptsächlich das Fettvieh traf.

Nicht ganz so ungünstig wirkten diese Verhältnisse auf die Schafzucht, einmal, weil sich da die Bestände nicht so rasch vermehren lassen, und dann weil die guten Wollpreise einigermassen in die Lücke eintreten konnten.

Am besten hielt sich die Schweinezucht, obgleich sich der Rückschlag auch auf diese erstreckte.

Die Preise der Pferde wurden von diesen Verhältnissen nicht berührt, und erhielten sich auf ihrer früheren Höhe. Mit wenigen Ausnahmen blieb der gesammte Viehstand von Krankheiten und Seuchen verschont.

Auch bei dem Marktwerthe des Getreides trat ein Umschwung gegen früher ein. Die anfänglich noch hohen Preise sanken gegen die Ernte zu infolge der allerwärts guten Aussichten und des starken Angebotes amerikanischer Früchte auf dem Markte.

In den letzten Jahren war es hauptsächlich die geringe Concurrenz von Seiten der östlichen Getreideländer, welche unsere Cerealienpreise so hoch steigen liess. Die gute 1874er Ernte jener Länder verursachte jedoch ein Sinken der Preise um mehr

Digitized by Google

als 60—80 pCt., wofür der Landwirth allerdings in der Menge der geernteten Früchte einen theilweisen Ersatz findet.

Auch der Reps erzielte infolge der auswärtigen Concurrenz nur mässige Preise. Hafer allein behielt seinen hohen Stand, während Gerste gleichfalls zurückging.

Der Mangel an Arbeitern war im Jahre 1874, wenn auch nicht mehr so drückend, doch immerhin noch sehr fühlbar. Eine Besserung ist jedenfalls darin zu verspüren, dass die Arbeiter artiger und weniger anspruchsvoll geworden sind. Von einem Rückgang der Löhne ist noch wenig zu bemerken; er kann aber kaum ausbleiben, wenn die Stockung auf dem industriellen Gebiete noch länger anhält.

Für die Wintersaat sind die Aussichten nicht besonders günstig, dagegen ist die Repssaat fast überall viel versprechend, und der Zustand der Obstbäume und des Weinstocks giebt gute Hoffnung.

Von der Gesammtoberfläche des ertragsfähigen Bodens pr. 2,750.016 Morgen waren, wie im Vorjahre, 2,469.599 Morgen oder 89·8 pCt. angebaut; 280.417 Morgen oder 10·2 pCt. lagen brach. Die angebaute Fläche lieferte folgende Erträgnisse:

Fruchtarten	Ertrag pr. Morgen in einem Mitteljahr	Ertrag pr. Morgen im Jahre 1874	Gesammtertrag im Jahre 1873	Gesammtertrag im Jahre 1874
	Scheffel			
Winterdinkel	6·56	7·37	3,257.815	4,756.117
Hafer	4·61	4·98	1,839.641	2,038.362
Sommergerste	3·92	4·28	1,045.549	1,294.195
Winterroggen	2·90	3·20	268.592	344.838
Winterweizen	3·19	3·50	85.660	126.624
Wintermengfrüchte	4·73	5·27	233.668	334.542
Wintergerste	3·80	3·94	18.158	20.051
Sommerdinkel	4·69	5·46	14.943	21.540
Sommerroggen	2·66	2·79	51.066	58.193
Sommerweizen	2·67	3·14	38.337	44.717
Sommermengfrüchte	4·61	4·84	191.377	194.741
Hirse	4·61	5·83	2.514	2.819
Buchweizen	4·61	5·01	415	379
	Centner			
Rother Klee	35·95	34·75	7,412.865	7,713.553
Luzerner	37·59	39·62	2,112.665	2,141.264
Esparsette		26·52	1,111.319	1,084.344
	Simri			
Gesunde Kartoffeln	138·21	146·69	26,945.423	35,180.758
Kranke „	.	14·61	4,611.204	3,512.214
	Scheffel			
Reps	2·51	2·77	64.230	50.575
Rübsen		1·46	18.874	11.503
Mohn	2·29	2·01	13.254	16.602
	Pfund			
Flachs	98·09	66·33	1,769.602	1.278.975
Hanf	133·55	130·12	2,956.663	3,027.341

Digitized by Google

Fruchtarten	Ertrag pr. Morgen in einem Mitteljahr	Ertrag pr. Morgen im Jahre 1874	Gesammtertrag im Jahre 1873	Gesammtertrag im Jahre 1874
	Centner			
Hopfen	3·71	3·32	73.733	53.388
Tabak	8·59	9·69	11.414	7.693
Steckrüben	140	140	2,462.793	2,355.728
Weisse Rüben	140	140	657.738	644.805
Riesenmöhren	109·34	92·18	35.175	29.497
Runkelrüben	159·29	177·60	9,223.436	10,147.753
	Stück			
Kopfkohl (Kraut)	2.814	1.922	46,208.283	37,373.822
	Scheffel			
Erbsen	2·33	2·34	23.974	22.178
Linsen	2·30	2·12	22.382	22.965
Gartenbohnen	3·00	2·51	8.307	6.306
Ackerbohnen	3·00	2·51	34.999	26.414
Wicken	2·86	2·88	107.029	97.753
Welschkorn	3·48	4·14	16.267	23.772

Der Obstertrag berechnet sich auf 2,983.230 Simri Kernobst und 169.148 Simri Steinobst, während der Ertrag einer mittleren Ernte nach dem Durchschnitt der Jahre 1852—1861 zu 4,297.925 und resp. 771.709 Simri anzunehmen ist.

Der Heuertrag lieferte 30·34 Ctr. pr. Morgen, gegen 29·82 Ctr. in einem Mitteljahr. Das letztjährige Gesammterzeugniss beträgt 25,691.845 Ctr. an Heu, gegen 28,784.384 Ctr. im Vorjahre.

Für Handel und Gewerbe sind die Verhältnisse gleich schlecht wie im Vorjahre geblieben und zeigen sich vorerst auch keine Anzeichen zu einer Besserung.

Die Zahl der Concurse hat eine noch nie dagewesene Höhe erreicht, der Verkehr in Liegenschaften beschränkte sich fast nur auf Zwangsverkäufe und die Klage über schlechten Geschäftsgang ist eine ganz allgemeine.

In den letzten Monaten des Jahrs hat der Concurs der Maschinenfabrik in Kirchheim und neuerdings der Concurs der württembergischen Commissionsbank, obwohl diese beiden Institute niemals einen hervorragenden Credit genossen haben, den Beweis geliefert, dass die Krisis ihren Höhepunkt noch immer nicht erreicht haben dürfte.

Im Geldverkehr wirkt der dermalen sich vollziehende Uebergang zur neuen Reichswährung ausserordentlich störend.

Verkehr österreichisch-ungarischer Handelsfahrzeuge in den Häfen Grossbritanniens im Jahre 1874.

London. Der Schiffsverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge in sämmtlichen Häfen des Vereinigten Königreichs gestaltete sich während des Jahrs 1874 und im Vergleich zu 1873 folgendermassen:

Digitized by Google

Ankünfte in	1874 Handelsthätig beladene Schiffe Zahl	Tonnen	Ladungswerth, fl.	1873 Handelsthätig beladene Schiffe Zahl	Tonnen	Ladungswerth, fl.
England	215	106.206	11,061.622	256	126.543	14,613.872
Irland	100	53.764	5,704.185	98	55.061	7,133.195
Schottland	29	13.335	1,476.040	25	13.560	1,712.660
Zusammen . .	344	173.305	18,241.847	379	195.164	23,459.727
Handelthätige Schiffe in Ballast	260	131.362	.	263	125.884	.
Handelsunthätige Schiffe	199	99.229	.	279	140.715	.
Gesammtverkehr . .	803	403.896	18,241.847	921	461.763	23,459.727
Abnahme . .	118	57.867	5,217.880	.	.	.

Abfahrten von	1874 Handelsthätig beladene Schiffe Zahl	Tonnen	Ladungswerth, fl.	1873 Handelsthätig beladene Schiffe Zahl	Tonnen	Ladungswerth, fl.
England	370	188.091	2,736.470	385	202.727	5,210.763
Schottland	42	20.951	149.960	18	14.785	310.690
Zusammen . .	412	209.042	2,886.430	403	217.512	5,521.453
Handelsthätige Schiffe in Ballast	204	111.173	.	211	116.073	.
Handelsunthätige Schiffe .	199	99.440	.	279	139.736	.
Gesammtverkehr . .	815	419.655	2,886.430	893	473.321	5,521.453
Abnahme . .	78	53.666	2,635.023	.	.	.

Von den im Jahre 1874 beladen eingelaufenen Fahrzeugen kamen: 127 aus New-York, 55 aus Bordeaux, 21 aus Oran, 16 aus Baltimore, 10 aus Memel, je 9 aus Odessa und Alexandrien, je 6 aus Philadelphia und Buenos Ayres, je 5 aus Taganrog und Boston, je 4 aus Triest und Poti. Von den mit Ladung abgesegelten nationalen Fahrzeugen gingen: 101 nach Triest, 53 nach Constantinopel, je 34 nach Alexandrien und New-York, 32 nach Odessa, 18 nach Venedig, 17 nach Port-Saïd, 15 nach St. Vincent, 9 nach Ancona, je 8 nach Cardiff, Newcastle und Corfù.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Galatz im Jahre 1873.

Galatz. Im Hafen von Galatz sind während des Jahrs 1873 nachstehende österreichisch-ungarische Handelsfahrzeuge eingelaufen:

Segelschiffe	Zahl	Tonnen
Mit Ladung	24	5.537
In Ballast	2	749
	26	6.286

Digitized by Google

Seedampfer	Zahl	Tonnen
Lloyddampfer, alle beladen	44	29.304
Propeller der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, Linie Galatz-Odessa, alle beladen	33	8.235
	77	37.539
Gesammtverkehr .	103	43.825

Dieses Ergebniss der Schiffsbewegung unter nationaler Flagge übertrifft das Vorjahr, wo 88 Schiffe von 41.829 Tonnen in diesem Hafen erschienen, um 15 Schiffe und 1.996 T., steht aber gegen 1871 mit 105 Einläufen um 2 Schiffe nach.

Der Verkehr der einzelnen Schiffsgattungen unter österreichisch-ungarischer Flagge weiset von 1869 bis 1872 nachstehende Ziffern aus:

Jahr	Segelschiffe Zahl	Segelschiffe Tonnen	Lloyddampfer Zahl	Lloyddampfer Tonnen	Donaupropeller Zahl	Donaupropeller Tonnen
1869 . . .	38	8185	45	26.128	37	9.070
1870 . .	26	6739	67	41.602	32	9.295
1871 . . .	24	5982	41	31.470	40	10.650
1872 . . .	24	5949	39	29.130	25	6.750

Daraus geht hervor, dass das Jahr 1873 bezüglich der Segelschiffe nur vom Jahre 1869 übertroffen wird, bezüglich der Lloyddampfer die zwei letzten Vorjahre übersteigt und hinsichtlich der Donaupropeller gegen 1870 und 1872 ein günstigeres Ergebniss lieferte, im Vergleich zu den andern Vorjahren jedoch nachsteht.

Die Ursache des Ausfalles bei den Dampfern war auch diesmal die 10tägige Quarantäne, welche die ottomanische Regierung im Monate Juni aus Anlass der Cholera-Epidemie gegen die Provenienzen aus Russland und Romanien in Sulina einführte, und welche später auch auf die aus Oesterreich-Ungarn kommenden Schiffe ausgedehnt wurde. Dieselbe blieb, trotzdem die Cholera in Romanien bereits erloschen war, bis Ende des Jahrs aufrecht erhalten und hat einen regeren Verkehr zwischen Galatz und Odessa empfindlich gehemmt.

Von Flussdampfern der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, welche den Personenverkehr und Waarentransport zwischen Wien, Pest, Baziasch, Orsova, Galatz, Tultscha und Ismail vermittelten, sind 413 (darunter 32 Eildampfer) und ausserdem 192 Schleppschiffe eingetroffen.

Der Localverkehr zwischen Galatz und Ibraila, welcher durch den der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft gehörenden Dampfer „Austria" unterhalten wurde, erfreute sich einer entsprechenden Lebhaftigkeit.

Unter fremden Flaggen sind 841 Schiffe von 206.120 Tonnen hier eingelaufen, darunter folgende mit Ladung:

Flagge	Segelschiffe Zahl	Segelschiffe Tonnen	Dampfer Zahl	Dampfer Tonnen
Griechische	178	28.804	.	.
Türkische	114	15.563	.	.
Russische	14	2.631	21	7.955
Englische	22	5.542	92	49.976
Französische	.	.	37	18.307
Belgische	.	.	5	3.712

Digitized by Google

Flagge	Segelschiffe Zahl	Segelschiffe Tonnen	Dampfer Zahl	Dampfer Tonnen
Romanische	8	1.069	.	.
Italienische	12	2.824	4	1.691
Deutsche	2	500	.	.
Schwedische	.	.	3	1.553
Zusammen	350	56.933	162	83.194
Schiffe in Ballast	291	48.775	38	17.218
Gesammtverkehr	641	105.708	200	100.412

Der Verkehr der fremden Schiffe in den 4 Vorjahren war folgender:

Jahr		Zahl	Tonnen	Im Ganzen Zahl	Im Ganzen Tonnen
1869	Segelschiffe	647	125.258	897	220.338
	Dampfer	250	95.080		
1870	Segelschiffe	608	116.773	831	206.519
	Dampfer	223	89.746		
1871	Segelschiffe	710	128.494	930	238.617
	Dampfer	220	110.123		
1872	Segelschiffe	740	129.226	971	245.934
	Dampfer	231	116.708		

Vergleicht man hiermit das Ergebniss des Jahrs 1873, soweit es sich auf die fremden Flaggen bezieht, so zeigt sich, dass es dem Jahre 1869 um 56 Schiffe nachsteht, das Jahr 1870 um 10 Schiffe übersteigt, von 1871 und 1872 aber bedeutend übertroffen wird. Der Ausfall gegen das Jahr 1872, welches von allen 4 Perioden die höchste Ziffer ausweist, besteht in 130 Schiffen (99 Segelschiffe und 31 Dampfer) und 39.814 Tonnen.

Die allgemeine Schifffahrtsbewegung, ohne Rücksicht auf die Flagge, stellt sich für die Jahre 1870—1873 vergleichsweise wie folgt:

Jahr	Schiffe	Tonnen	Jahr	Schiffe	Tonnen
1873	944	249.945	1871	1033	286.719
1872	1059	287.763	1870	956	264.155

Das Schifffahrts-Ergebniss von 1873 ist sonach das ungünstigste, wäre aber jenem des Jahrs 1870 gleichgekommen oder hätte es sogar übertroffen, wenn der Verkehr der Dampfer auf der Linie Odessa-Galatz in seiner Regelmässigkeit nicht durch die erwähnte Quarantäne gestört worden wäre, indem dadurch ein Ausfall von 14 russischen Dampfern entstand, die während 3 Monaten ihre Fahrten auf dieser Linie eingestellt hatten.

Die Schifffahrtsbewegung von 1873 muss nach zwei Abschnitten betrachtet werden und zwar für die Zeit vom Beginne der Schifffahrt bis Ende Juli, als Periode der hiesigen Geschäftsstockung infolge Mangels an Getreide, und für jene vom 1. August bis Jahresschluss, während welcher die Schiffsfrequenz sich steigerte und eine grössere Thätigkeit eintrat.

Der Schiffsverkehr im hiesigen Hafen während des I. Semesters 1873 muss im Vergleiche zu demselben Zeitabschnitt in früheren Jahren als schwach bezeichnet werden, was darin seinen Grund hatte, dass die Cerealienvorräthe aus der nur mässigen 1872er Ernte sehr gering waren, wodurch die Nachfrage nach Schiffen sich verminderte.

Digitized by Google

Es ist eine auffallende Thatsache, dass mehrere der eingetroffenen Segel- und Dampfschiffe, um nicht leer auszulaufen, andere Rohproducte dieses Landes und Bauholz als Rückladung nahmen. Der Verkehr liess viel zu wünschen übrig, und wenn auch in einem oder dem anderen der Zwischenmonate der Besuch etwas zunahm, stand das Ergebniss noch immer gegen die gleichen Monate des Jahrs 1872 zurück.

Wenngleich die Donau im Winter 1872/73 eisfrei geblieben war, trafen dennoch erst im März Seeschiffe, darunter meist griechische und türkische, und 16 englische Dampfer hier ein. Die Frequenz steigerte sich etwas im April, infolge der Nachfrage aus England, Triest und Marseille nach Getreide, und auch Segelschiffe von grösserer Tragfähigkeit trafen ein.

Die dem Exporte nachtheiligsten Wirkungen der anhaltenden Stagnation, als Folge des Mangels an disponiblem Getreide, zeigten sich namentlich in den Monaten Mai, Juni und Juli, wo die Schiffsfrequenz noch mehr abnahm.

Besonders war dies im Juni der Fall, welcher Monat eine so geringe Ziffer (66 Schiffe mit 20.280 Tonnen, davon 12 mit 5446 T. unter österreichisch-ungarischer Flagge) ausweiset, wie man sich dessen seit Jahren auf diesem Platze nicht erinnern kann. Selbst die Anzahl der englischen Dampfer (blos 7) war fast auf Null gesunken.

Zu diesen Unannehmlichkeiten kam noch die den regelmässigen Dampferverkehr auf den Linien Galatz-Odessa und Galatz-Constantinopel störende Quarantäne in Sulina.

Die erstere Linie wurde in der Zeit vom Juni bis Anfangs September blos durch die Seepropeller „Metternich“ und „Giurgevo“ befahren; im September nahmen wohl die russischen Dampfer ihre Fahrten wieder auf, stellten sie jedoch mit Ende October gänzlich ein.

Gleiche Störungen boten sich auch den die Linie Galatz-Constantinopel unterhaltenden Dampfern des österreichisch-ungarischen Lloyd dar. Diese mussten Anfangs auf ihrer Fahrt nach Constantinopel die Quarantäne in Sulina durchmachen und konnten nur durch Beistellung eines dritten Dampfers den Tarif einhalten. Diesen Observationsmassregeln, welchen sie dann in Constantinopel sich unterzogen, waren sie bis zum Schlusse der Schifffahrt unterworfen.

Erst gegen Ende August, wo das neue Getreide eintraf, hob sich der Schiffsverkehr, und es langte eine ansehnliche Anzahl Segelschiffe und Dampfer hier an. Die Frequenz steigerte sich noch im September, in welchem Monat allein 10 österreichisch-ungarische Segelschiffe eintrafen und ausser der englischen auch die seit Jahren hier nicht gesehene schwedische Flagge durch Dampfer vertreten war.

Der Hafenverkehr im October (155 Schiffe mit 43.715 Tonnen) war der lebhafteste in der 1873er Schifffahrtssaison; die grosse Nachfrage nach Getreide für Triest und die Häfen des Adriatischen Meeres zog eine nicht geringe Anzahl Schiffe zur Befrachtung für diese Richtung hieher.

Ausser Tarif langte auch der Lloyddampfer „Said“ an, welcher vom Export-Hause Ulysses Negroponte für mehrere Getreideladungen nach Triest gemiethet worden war. Von November bis Mitte December, dem gewöhnlichen Schlusstermine der See-Schifffahrt, nahm die Frequenz wieder ab, da die Getreidepreise auf den französischen und englischen Märkten sehr wichen und hiesige Eigenthümer mit ihrer Waare zurückhielten.

Im Allgemeinen kann der Schiffsverkehr des Jahres 1873, wenn auch mehrere Momente hindernd ihm entgegentraten, im Hinblick auf das schwache Ernte-Ergebniss von 1872 dennoch als regsam bezeichnet werden. Die Hauptbewegung fällt auf die zweite Jahreshälfte, wo die Ankünfte von fremden Dampfern und von Segelschiffen grösserer Tragfähigkeit, sowie von Fahrzeugen unter nationaler Flagge (17 Segelschiffe) eine ansehnliche Steigerung erfuhren.

Digitized by Google

Dass der Verkehr des Auslands mit Galatz bezüglich der fremden Segelschiffe grösserer Tragfähigkeit in Abnahme ist, dagegen bei den Dampfern sich erhöht, ist eine Thatsache, die bereits seit einigen Jahren wahrgenommen wird.

Das Jahr 1873 zeigt gegen die nächstfrüheren 3 Perioden abermals einen Rückgang bezüglich der Segelschiffe von grösserer Tragfähigkeit, wie aus nachstehender Darstellung ersichtlich ist:

Flagge	1870	1871	1872	1873
Englische	111	68	26	27
Italienische	39	33	31	20
Norwegische	22	7	3	.
Französische	13	4	2	.
Belgische	1	.	.	.
Schwedische	1	.	.	.
Mecklenburgische	1	.	.	.
Deutsche	9	8	5	2

Die diesen Flaggen an Tragfähigkeit nächststehenden russischen und romanischen Segelschiffe erhielten sich auf gleichem Stande.

Die griechischen und türkischen Segelschiffe stellten, wie alljährlich, auch diesmal das stärkste Contingent zum Schiffsverkehr. Die Ziffer der diesfälligen Ankünfte ist trotz der mehrmonatlichen Geschäftsstockung immerhin hoch zu nennen, indem sie dem stärkeren Verkehrsjahre 1871 fast gleich steht. Es kamen nämlich hier an:

	1870	1871	1872	1873
Griechische Segelschiffe	203	330	335	301
Türkische Segelschiffe	173	220	293	235

Die Nachfrage nach griechischen Segelschiffen gegenüber den anderen Flaggen war auch in 1873 aus dem Grunde grösser, weil ihre Befrachtung nach Triest und anderen Häfen des Adriatischen und Mittelländischen Meeres der billigen Fracht halber convenirt; anderseits bringen sie fast durchschnittlich die frischen und trockenen Früchte, sowie die verschiedenen Colonialwaaren diesem Platze zu.

Der Verkehr der türkischen Segelschiffe beschränkt sich meist auf die Häfen des Schwarzen Meeres und die am rechten Ufer gelegenen oberen Donaustationen, wohin dieselben über See grosse Quantitäten Bauholz und Donau aufwärts Colonial- und andere Waaren transportiren.

Die Dampfer des österreichisch-ungarischen Lloyd waren mit der Waaren-Beförderung sowohl im Import als im Export reichlich beschäftigt; an letzterem betheiligten sich dieselben auch mit dem Transporte von bedeutenden Quantitäten Cerealien und Mehl, letzteres aus der hiesigen Mahldampfmühle des Geschäftshauses Lambrinides & Consorten.

Der Personenverkehr mittels dieser Dampfer war sehr lebhaft, mehr aber in der Thalfahrt nach Constantinopel, da die vom Auslande nach dem Orient zurückkehrenden Passagiere es vorzogen, die Quarantäne in der türkischen Hauptstadt durchzumachen, anstatt in Rustschuk, wo die Contumazanstalt viel zu wünschen übrig liess.

Hiebei muss erwähnt werden, dass mehrere auf dem Donauwege hier eingetroffene Constantinopler Kaufleute, welche entweder die Wiener Weltausstellung besucht oder Waareneinkäufe im Auslande gemacht hatten, aus Anlass der Quarantäneplackereien es vorzogen, von hier mittels Eisenbahn über Jassy und Kischeneff nach Odessa, gegen welche Stadt in Constantinopel keine Quarantäne angeordnet war, sich zu begeben,

Digitized by Google

von wo dieselben sodann ihre Reise nach der türkischen Hauptstadt auf den russische Dampfern fortsetzten.

Der Verkehr des Seepropellers „Metternich“ und aushilfsweise des „Giurgevo“ auf der Linie Galatz-Odessa war sehr belebt, da diese Dampfer 3 Monate hindurch die Linie allein befuhren. Ihre Thätigkeit wurde besonders in der zweiten Hälfte des Jahres sehr stark in Anspruch genommen, indem mit dem Wiederaufleben des Export-Geschäftes auch die Einfuhr nach Galatz sich erhöhte.

Der Dampfer hatte auf seinen wochentlichen Fahrten nach Odessa jedesmal ganz volle Ladung mit aus Oesterreich-Ungarn und Deutschland hier eingetroffenen Transit-Waaren und oft reichte der Schiffskörper zur Fassung aller Güter nicht aus, so dass ein Schlepp mitgenommen werden musste, dessen Inhalt der Dampfer nach seinem Eintreffen in Odessa von Sulina, wo das Schleppschiff zurückgelassen worden war, abholte und direct in den ersteren Hafen brachte, um sodann seine Rückkehr nach Galatz auszuführen, wobei derselbe bedeutende Quantitäten Wolle und andere Rohproducte Russlands, meist als Transitgut, nach Galatz schaffte.

Ausser unseren nationalen Lloyddampfern fuhr auch die französische Gesellschaft der Messageries maritimes mit 2 Dampfern auf der Linie Galatz-Constantinopel; diese beschäftigten sich übrigens weniger mit dem Waarentransporte als mit dem Personenverkehr, der ziemlich stark war.

Endlich betheiligten sich am Seeverkehre die mehreren englischen Gesellschaften gehörenden zahlreichen Schraubendampfer von 1000—1400 Tonnen Tragfähigkeit, welche seit Jahren die grösste Thätigkeit bei der Schiffsbewegung entwickeln und die Hauptfactoren der enormen Ein- und Ausfuhr von und nach England und dem Mittelmeere sind. Der Personenverkehr auf diesen Schiffen ist von geringem Belang, nur in einzelnen Fällen bringen sie Deckpassagiere mit. Infolge des mehrmonatlichen Stillstandes im Exportgeschäfte steht die Anzahl der Dampfschiffe dieser Gattung, welche im Jahre 1873 hier verkehrten, gegen das Vorjahr um 57 zurück.

Die Schiffsfrachten waren von Anfang März bis Ende Juli wegen der anhaltenden Geschäftsstockung niedrig und nahmen erst im August, als der Schiffsverkehr einen Aufschwung gewann, eine steigende Tendenz an. Die höchsten und niedrigsten Sätze waren wie folgt:

Segelschiffe nach:	Niedrigster Stand	Höchster Stand
England	5 s.	9 s.
Triest	27 kr.	65 kr.
Marseille (von August an)	4·75 Francs	5·50 Francs
Dampfer nach:		
England	5 s. 6 d.	10 s.
Triest (von August an)	6 s.	7½ s.
Marseille (von August an)	7 s. 6 d.	8 s.

Die Schwankungen in den Frachten von März bis Ende Juli gestalteten sich also:

Segelschiffe nach:			
England	5 s. 6 d.	bis	6½ s. pr. Quarter.
Triest	27 kr.	„	40 kr. pr. Star.
Dampfer nach:			
England	5 s. 6 d.	„	7½ s.

Dieselben hoben sich im August für Segelschiffe nach England auf 8 s. 6 d. und für Dampfer ebendahin auf 9—10 s.; für Segelschiffe nach Triest auf 60—65 kr.

Digitized by Google

Die Ladungen nach Marseille waren bis August vereinzelt und selbst bis Jahresschluss wurden wenige Geschäfte mit diesem Hafen gemacht. Der Exportverkehr theilte sich vielmehr zwischen den Häfen Englands und des Adriatischen Meers, die Frachten stiegen oder sanken, entsprechend dem Bedarfe, nach diesen beiden Richtungen, besonders für Dampfer, indem durch diese der grösste Theil der hiesigen Getreide-Expeditionen bewirkt wurde. Diese Frachten hielten mit geringen Variationen bis zum Schlusse des Jahres fest an, wie aus obiger Darstellung ersichtlich ist.

Ausser dem Schiffsverkehr zur See ist auch die Fluss-Schifffahrt auf der Donau zwischen Wien, Pest, Galatz und Ismail für diesen Hafen von grosser Wichtigkeit.

Unter allen Fluss-Dampfschifffahrts-Gesellschaften, welche im Hafen von Galatz als Haupt-Importstation Romaniens vertreten sind, steht wohl die I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft obenan, und zwar sowohl vermöge der Menge der Ladungsgüter, als auch wegen der Güte ihrer Schiffe, deren Eleganz und Comfort für die Passagiere allbekannt ist, und welche die regelmässigen Fahrten auf der genannten Linie unterhalten.

Die Zahl der hier einlangenden Eilschiffe wurde im Jahre 1873 von wochentlich 2 auf 1 (den „Orient") beschränkt, da die seit 1. September 1872 in regelmässigem Betrieb stehende Eisenbahn ihnen im Personenverkehr eine empfindliche Concurrenz macht.

Während der Zeit der Wiener Weltausstellung fand sich die Gesellschaft in ihren Hoffnungen auf eine zahlreiche Beförderung von Ausstellungsbesuchern aus Galatz, beziehungsweise auch aus Odessa sehr getäuscht, indem die Reisenden die Schnelligkeit der Eisenbahn (38 Stunden 57 Minuten von Galatz nach Wien) vorzogen und selbst die Odessa'er Kaufleute sich über Kischineff-Lemberg nach Wien begaben. Oft trat der Fall ein, dass der Eildampfer bei seiner Abfahrt von Galatz nicht einen Passagier an Bord hatte.

Der Vortheil der Eildampfer erstreckt sich somit nur auf die Linie Pest-Baziasch-Rustschuk im Anschlusse an die Bahn bis Varna, welche Route den Reisenden von Constantinopel mehr zusagt, als der Seeweg Varna-Galatz.

Dagegen war der Verkehr der ebenfalls auf das Eleganteste eingerichteten drei Personendampfer: „Friedrich", „Tegetthoff" und „Radetzky" in der Passagierbeförderung und im Waarentransporte lohnender, indem die Personen, welche zur Reise nach Wien und in die ausländischen Bäder die Donaufahrt wählten, sich wegen des billigeren Fahrpreises und der billigeren Kost lieber auf diese als auf die Eildampfer einschifften. Die Anzahl solcher Passagiere war nicht gering und würde sich noch vergrössert haben, wenn nicht die Cholera Mehrere von ihrem Reiseplan zurückgehalten hätte.

Der Waarentransport mittels der Flussdampfer war infolge der allgemeinen Krisis bis Juli schwach und nahm erst von da angefangen zu, Beweis die geringe Anzahl von Schleppschiffen, nämlich 192 gegen 306 im Vorjahre.

Der sehr rege Exportverkehr, welcher dann bis zum Schlusse der Schifffahrt anhielt, deckte theilweise den bedeutenden Ausfall in der ersten Jahreshälfte, so dass das Gesammtergebniss als befriedigend betrachtet werden kann.

In zweiter Linie betheiligte sich eine türkische Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit ihren beiden Dampfern „Abdul Aziz" und „Mekmet Akif" an der Fluss-Schifffahrt. Diese Dampfer, welche in Wien gebaut und mehr dem türkischen Gebrauche gemäss eingerichtet sind, machten im Laufe des Jahres 96 Fahrten auf der Linie Tultscha-Widdin; sie fügten unserer Gesellschaft einen empfindlichen Abbruch im Personenverkehre auf dem rechten Donau-Ufer zu. Dieselben beschränkten sich übrigens mehr auf die Passagierbeförderung; ihr Waarentransport war ganz unbedeutend.

Zu erwähnen bleibt noch die sehr frequente Bewegung der Kerlaschen, Barken, Tscham's und Schleppschiffe in der Anzahl von 2043 mit 174.963 Tonnen, welche den Waarentransport auf beiden Donau-Ufern von Kalafat und Widdin bis Sulina und auf

Digitized by Google

dem Pruthflusse vermitteln; sowie endlich der Verkehr mehrerer Remorqueure, welche Privatgesellschaften gehören und den Schleppdienst auf der Donau und dem Pruth versehen.

Der Gesammtwerth der unter österreichisch-ungarischer Flagge importirten Güter beziffert sich mit 14,177.426 fl., darunter Waaren für 10,226.310 fl. und Baargeld-Sendungen im Betrage von 3,951.116 fl.

Die Segelschiffe brachten 1857 Tonnen Kalk, 2657 T. Steinkohlen, 550 T. Asphalt, 491 T. gesalzene Fische, 430 T. Pflastersteine, 185 T. Glaswaaren, 150 T. Colonial-Waaren, 780 T. diverse Waaren, 160 Kilo Weizen, alles zusammen im Werthe von 274.170 fl.

Die durch die Lloyddampfer importirten Waaren erreichten einen Werth von 3,098.940 fl. und bestanden in Folgendem: 4251 Ballen Manufacte, 1687 Colli Baumwollwaaren, 4848 Colli Südfrüchte, 1675 Fass Olivenöl, 546 Fass gesalzene Oliven, 320 Fass gesalzene Fische, 1395 Colli Colonialwaaren, 918 Colli Gemüse, 7061 Colli getrocknete Früchte, 961 Kisten Limonen und Pomeranzen, 794 Fässer Zucker, 225 Colli Zuckerwerk, 65 Colli Kartoffeln, 120 Fass Johannisbrod, 330 Kisten Seife, 100 Fass Mastix, 259 Kisten Wein, 515 Fass Petroleum, 112 Kisten Liqueur, 200 Colli Zinnstangen, 1109 Tonnen Roheisen, 864 T. Eisenröhren, 1399 Ballen rohe Felle, 3622 Ballen Leder und Lederwaaren, 2557 Kisten Stearinkerzen, 425 Ballen Tabak, 1279 Colli diverse Waaren. Ausserdem führten diese Dampfer beim Einlauf 817 Passagiere und Geldgrupps pr. 2,923.000 fl. mit sich.

Mittels der Donaudampfschiffe wurden aus den oberen Donaustationen, aus Ismail und Tultscha, dann aus Odessa diverse Waaren im Gesammtgewichte von 114.220 Zollcentner und im Werthe von 6,853.200 fl., ferner 1,027.916 fl. an Baargeld-Sendungen in Galatz eingeführt.

Unter den ersteren befanden sich: 3312 Ctr. Baumwollwaaren und Manufacturen, 5466 Ctr. Möbeln, 19.364 Ctr. Eisen-, Glas- und Porzellanwaaren, 7562 Ctr. Zucker, Kurzwaaren und Lederarbeiten, 1636 Ctr. Liqueur, Spiritus, Fische und Bier, 1451 Ctr. Wein, 9478 Ctr. Maschinen; ferner Farbwaaren, Felle, Häute, Fettwaaren, Leinenwaaren, Mehl und Mahlproducte, Droguen, Specereiwaaren, Mineralwässer, Papier, Caviar, Talg, verschiedene Colonialwaaren, Parfumerien, Arbeiten aus Stein und Asphalt, Holzwaaren, 61 Wägen, 13 Claviere.

Der Import unter fremden Flaggen betrug 141.404 Tonnen und umfasste folgende Waaren: 41.847 T. Steinkohlen, 5848 T. Holzkohlen, 3512 T. Kalk, 13.760 T. Bau- und Pflastersteine, 2804 T. Asphalt, 8651 T. Colonialwaaren, 20.307 T. Eisenstangen, 8450 T. Eisenröhren, 7985 T. Ziegeln, 5920 T. Brennholz, 740 T. Cement, 3565 T. Reis, 1870 T. Südfrüchte, 1765 T. Olivenöl, 976 T. gesalzene Oliven, 1192 T. Johannisbrod, 185 T. Caviar, 1900 T. gesalzene Fische, 535 T. Petroleum, 315 T. Erdgeschirre, 3000 T. Citronen und Pomeranzen, 360 T. Glaswaaren, 1920 T. Baumwollwaaren, 350 T. Stearinkerzen, 1106 T. Rum und Liqueure, 210 T. Meersalz, 152 T. Seife, 615 T. verarbeitetes Leder, 1320 T. Ackerbaumaschinen, 920 T. diverse Waaren. Der Werth aller dieser Gegenstände macht ca. 42,421.200 fl. aus.

Der Import unter nationaler Flagge, vertheilt mit Rücksicht auf die einzelnen Gattungen Fahrzeuge, welche denselben vermittelt haben, gestaltete sich in den 4 Jahren 1870—1873 also:

	1870	1871	1872	1873
Segelschiffe . . .	172.900 fl.	326.732 fl.	276.122 fl.	274.170 fl.
Lloyddampfer . .	9,144.577 „	7,141.023 „	4,105.589 „	6,022.140 „
Donaudampfer . .	9,044.383 „	14,794.329 „	15,440.870 „	7,881.116 „
Im Ganzen .	18,361.860 fl.	22,262.084 fl.	19,822.581 fl.	14,177.426 fl.

Digitized by Google

Diese Uebersicht zeigt, dass der Gesammtimport unter österreichisch-ungarischer Flagge im Jahre 1873 jenem der anderen Vergleichsperioden bei weitem nachsteht. Der Lloyd weiset wohl gegenüber dem Jahre 1872 ein günstigeres Ergebniss (circa 2 Mill. fl. mehr) aus; dagegen blieb die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit ihren diesfälligen Resultaten um das Doppelte zurück, was in dem schwächeren Waarenverkehr (114.220 gegen 190.041 Zollctr.) und dem bedeutenden Ausfalle bei den Baargeldsendungen (1,027.916 fl. gegen 4,143.155 fl.) seinen Grund hat.

Einerseits die durch die allgemeine Geschäftsstockung erfolgte Geldkrisis und die damit verbundene Einschränkung des Credits, andererseits auch der durch den Geldmangel veranlasste geringe Absatz der mit Jahresbeginn in Ueberfluss vorräthig gewesenen Waarenmengen wirkten in der ersten Jahreshälfte sehr nachtheilig auf den sonst so grossen Import, welcher mittels der Donaudampfschiffe vermittelt wird.

Dazu kam noch die unheilvolle Börsenkrisis in Wien, welche durch ihren starken Einfluss auf diesen Platz den Import noch mehr bedrohte und die Geschäftsbeziehungen zwischen Galatz und dem Wiener Markte für längere Zeit lahmlegte.

Erst mit der Hebung des Exports um die Mitte Juli schwang sich auch die Einfuhr auf, so dass 2 Drittel der importirten Waarenmengen auf den zweiten Semester entfallen.

Der Import auf der Donau war in den Monaten October und November am lebhaftesten, und starke Ladungen nahmen als Transitgüter ihre Richtung nach Odessa und Constantinopel.

Unter den mittels der Donaudampfer aus Oesterreich-Ungarn importirten Gütern treten Eisen- und Glaswaaren, sowie Möbeln und andere Holzwaaren in den Vordergrund; seit wenigen Jahren concurrirt auch Berlin und Breslau mit feineren Möbeln, welche von der besseren Classe der Bevölkerung zu guten Preisen gekauft werden. Die Quantität von Möbeln und Spiegelglas ist aber gegen jene der Wiener Fabriken geringer. Eisenmöbel als: Betten, Stühle und Bänke, sowie die Stühle und Canapés aus gebogenem Holze von Gebrüder Thonet in Wien, welche grossen Anklang finden, werden meist aus Oesterreich bezogen.

Lederwaaren kommen grösstentheils aus Oesterreich-Ungarn, theilweise auch aus Deutschland; Papier aus Wien und Fiume, auch aus Berlin; Cigarrettenpapier aus Wien (W. Knepper), weniger aus Paris, ca. 15 pCt. von der Gesammtmenge.

Droguen und Specereiwaaren werden aus den Wiener Etablissements von Wittmann & Freyler, Phil. Röder, Petzolt & Süss und auch von L. Duvernoy in Stuttgart bezogen.

Stärke aus Wien und Pest concurrirt stark mit dem englischen Fabrikate der „Rice Starch Company Patent Nr. 1“ und von Orlando Jones & Co., wovon hier das Packet zu 2 Oka mit 2½ Francs bezahlt wird.

Kurzwaaren und Lederartikel, darunter Schuhwaaren von Pollak, ferner Seidenwaaren werden meist aus Oesterreich-Ungarn importirt.

In Parfumerien haben W. Rieger und Gellé fréres noch immer den Vorrang, desgleichen auch in Seife und Glycerin, finden aber dennoch grosse Concurrenz durch das Fabrikat von Sarg in Wien.

Bezüglich des Absatzes in Stearinkerzen muss betont werden, dass der bisherige Hauptabgeber, die Wiener Apollokerzenfabrik, hierin nur wenig Geschäfte macht, da die Imitationswaare mit gleicher Etiquette aus Bayern und Holland den hiesigen Markt gewonnen hat.

Dieser Artikel hat durch seine Billigkeit (1 Pfund engl. kostet 40 kr., das Wiener Fabrikat 50 kr.) bei den hiesigen Kaufleuten Eingang gefunden, welche denselben den unkundigen Abnehmern als Wiener Erzeugniss verkaufen.

Auch die hiesige, einer Actiengesellschaft gehörige Kerzenfabrik concurrirt stark mit den ausländischen Fabriken sowohl in Kerzen als auch in Seife, und zwar nicht

Digitized by Google

blos auf diesem Platze, sondern auch im Innern des Landes. Der Preis per Zollpfd. Kerzen beträgt im en gros-Verkaufe 99 Bani, per Oka schwarze Seife 1 Franc 15 Cent. und in Würfelform 1 Franc 20 Cent. Russische Seife wird übrigens vorgezogen und per Oka um 10—15 Bani theurer bezahlt.

Im Jahre 1873 sind auch die Kerzen der Società Industriale Triestina durch ein hiesiges österreichisches Commissionsgeschäft eingeführt worden, und wenn dieselben auch in Qualität und Packung die Käufer nicht vollkommen befriedigten, so ist doch auf einen regelmässigen Absatz zu rechnen, wenn die Preise mit dem Fabrikate anderer Provenienz gleichen Schritt halten. Dasselbe gilt auch von Seife der Triester Fabrik C. L. Chiozza & Figlio, deren Erzeugnisse mehr Anerkennung finden.

Wein von Palugyay in Presburg und Jalics in Pest, Liqueur von Funk in Graz und auch aus Zara, Champagner aus Graz und Pest, Bier aus Klein-Schwechat, seit 1873 auch aus der Pilsener Brauerei finden guten Absatz.

Gleich günstig gestaltet sich der Umsatz von Zündhölzchen, worin die Wiener Fabriken A. M. Pollak, B. Fürth und Sam. de Majo den Bedarf des Landes versorgen. Proben aus Belgien und England fielen durch.

Blech- und Holzinstrumente aus den drei Wiener Fabriken: Uhlmann, Bock und Ziegler behaupten seit Jahren die Märkte Romaniens und werden dem Bukarester Fabrikate bei weitem vorgezogen.

Mit Tuch, confectionirten Waaren u. dgl. versorgen die Fabriken in Wien, Pest und Brünn vor allen anderen Concurrenten des Auslands fortwährend den hiesigen Markt; ebenso werden die Wiener Wägen vorgezogen. Unsere Pianos haben eine bedeutende Concurrenz durch Pariser und deutsche Erzeugnisse gefunden.

Mineralwässer kommen meistens aus Oesterreich-Ungarn. Mehl und Mahlproducte aus Pest sind gesucht und concurriren mit dem hiesigen Fabrikate.

Die Wiener Oefen (Dobb's System) finden fortwährend reichlichen Absatz und werden, mit Ausnahme der am alten Gebrauche festhaltenden Landbevölkerung, von den Bewohnern in Galatz und den umliegenden Städten zu guten Preisen aus den hiesigen Niederlagen gekauft.

Die deutschen Staaten, Frankreich, Belgien und die Schweiz haben sich mit ihren mannigfaltigen Industrie-Artikeln, von welchen Seiden-, Kurz-, Glas-, Farb-, Talg-, Eisen- und Baumwollwaaren, Droguen, Maschinen, Parfumerien und Pianos hervorgehoben werden, ebenfalls in entsprechender Weise an der Einfuhr auf dem Donauwege betheiligt.

Der Verkehr der Lloyddampfer zeigt gegen 1872 ein namhafteres Ergebniss. Unter den importirten Gegenständen sind es Manufactur- und Baumwollwaaren englischen und schweizerischen Fabrikats, Leder und Lederwaaren aus Syra und Skio, Stearinkerzen aus Frankreich, welche die Hauptmengen bilden.

Daran reihen sich die verschiedenen Colonialwaaren, wovon diese Dampfer eine bedeutende Quantität dem hiesigen Platz zuführen. Dieselben bringen auf jeder Fahrt je nach der Jahreszeit grosse Mengen frischer Südfrüchte und Gemüse, deren Verkauf hier durch griechische Händler geschieht.

Der Import der Segelschiffe unter österreichisch-ungarischer Flagge hielt sich jenem des Vorjahrs gleich. Kalk kam aus Dalmatien, Steine aus Malta, Colonialwaaren aus Griechenland und die anderen Artikel, als: Steinkohlen und Glaswaaren, aus England.

Die Zustände, welche — wie früher erwähnt — die österreichisch-ungarische Handelsbewegung schädigten, haben in gleichem Masse auch den Import unter fremden Flaggen beeinflusst. Die diesfällige Einfuhrmenge war 141.404 Tonnen, gegen 245.347 T. in 1872; die Abnahme beträgt sonach über 100.000 T.

Vergleicht man die einzelnen Artikel selbst, so zeigt sich dabei ein bedeutender Ausfall, besonders bei den verschiedenen Colonialwaaren, mit welchen der Platz wegen Mangels an Käufern hinlänglich versorgt blieb.

Digitized by Google

Die Einfuhr von Steinkohlen war schwächer als im Vorjahre (41.847 gegen 68.995 Tonnen); dagegen stieg der Bezug von englischem Stangeneisen zu den vielfachen hiesigen Bauten und von Eisenröhren zur Anlegung der Wasser- und Gasleitung in Galatz; desgleichen von Pflaster- und Bausteinen zum Bau des ziemlich vorgeschrittenen Canals und des neuen Molo im Hafen.

Die Nachfrage nach Ackerbaumaschinen von Clayton & Shuttleworth und Ramson Sims & Co. war gering, da die Gutspächter solche noch von früheren Jahren her besitzen und die mittelmässigen Ernte-Aussichten einen erhöhten Bedarf nicht erforderten.

Mit Zucker war der Platz gut versehen; der Preis erhielt sich auf dem früheren Stande, 5 Piaster pr. Oka in Hüten; die Waare kam zumeist aus Frankreich.

Dagegen machte sich der Mangel an Kaffee sehr fühlbar, so dass die Oka, die früher 12 Piaster von der besten Qualität gerollten Ceylon kostete, auf 18—20 Piaster stieg und später sogar mit 24 Piaster (6 Francs) bezahlt wurde. Der Vorrath verringert sich zusehends durch den grossen Bedarf und wenn nicht eine günstige Ernte eintritt, wird der Consum dieses im Orient üblichsten Getränkes kleiner werden.

Die Einfuhr von Reis war gering (3565 Tonnen); Preis für Genueser 20—22, für indischen 19½ Piaster per 10 Oka.

Das Geschäft in englischen Manufacturen war schwach und blieb gegen andere Jahre sehr zurück; der Platz war von früher her hinreichend versorgt und das Depôt konnte nicht erschöpft werden, weil infolge des herrschenden Geldmangels und der Einschränkung des Credits wenig Käufer für grössere Partien aus dem Innern des Landes sich hier einfanden, ungeachtet dem Begehr vollkommen genügt werden konnte.

Nach Russisch-Bessarabien wurde mehr verkauft als nach den umliegenden Districten der Moldau; ferner gingen nicht unbedeutende Partien nach Bukarest.

Die im Einlaufe verzeichneten 26 österreichisch-ungarischen Segelschiffe mit 6286 Tonnen, davon 21 mit 4746 T. beladen und 5 mit 1540 T. in Ballast, sowie die 44 Lloyddampfer und 33 Donaupropeller, diese durchweg beladen, endlich die bei den Ankünften erwähnten 413 Flussdampfer und 192 Schleppschiffe der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft haben den hiesigen Hafen auch wieder verlassen.

Die von hier in Ballast abgegangenen 5 Segelschiffe nahmen die Richtung nach Ibraila, wo sie ihre Rückfracht erhielten.

Die unter fremden Flaggen eingelaufenen 641 Segelschiffe mit 105.708 Tonnen und 200 Dampfer mit 100.412 T. sind von Galatz bis zum Jahresschlusse sämmtlich wieder abgegangen, u. z. von den ersteren 461 mit 76.635 T. beladen und 180 mit 29.073 T. in Ballast, von den letzteren 153 mit 74.685 T. beladen und 47 mit 25.727 T. in Ballast.

Ausserdem verliessen diesen Hafen 2015 Kerlaschen, Barken, Tschams und Schleppschiffe, wovon 706 mit Ladung gingen, während die übrigen 1309 leer theils in den Pruth, in geringer Zahl auch in den Serethfluss wegen Getreide-Einladung fuhren.

Die Schifffahrt schloss gegen Ende December, da keine Exportgeschäfte mehr gemacht wurden.

Die durch die österreichisch-ungarischen Segelschiffe vermittelte Waarenausfuhr hatte einen Werth von 487.275 fl. und umfasste: 7868 Kilo Mais, 3888 Kilo Weizen, 3514 Kilo Roggen, 1155 Kilo Gerste, 500 Kilo Rübsamen, 50 Tonnen und 10 Fass gesalzene Fische, 225 T. diverse Waaren, 180 T. Pflastersteine, 200 Fass Asphalt.

Der von diesen Schiffen verfrachtete Weizen und Mais vertheilte sich seiner Bestimmung nach wie folgt:

Digitized by Google

Bestimmung	Weizen Kilo	Mais Kilo
England	.	4555
Marseille	1250	.
Triest	.	465
Lussinpiccolo	1257	1500
Megline	400	460
Gelsa	525	.
Dalmatien (auf Order)	456	.
Zengg	.	888

Der Roggen ging nach Lussinpiccolo, die Gerste nach England, der Rübsamen nach Marseille. Die übrigen Waaren als Rest der importirten Ladung waren nach Ibraila bestimmt, wo auch die Rückfracht genommen wurde.

Die österreichisch-ungarischen Lloyddampfer verschifften Waaren für 3,738.601 fl., wovon 1,976.460 fl. auf das exportirte Getreide entfallen, und Geldgrupps im Gesammtbetrage von 827.182 fl.

Unter den ersteren befanden sich: 16.640 Kilo Weizen, 21.035 Kilo Mais, 12.988 Kilo Roggen, 1235 Kilo Gerste, 670 Kilo Hafer, 4288 Säcke Weizenmehl, 85 Säcke Fisolen, 60 Tonnen Bausteine, 1231 Ballen rohe Häute, 114 Ballen Stroh, 250 Stück Bauholz, 10 Colli Oel, 204 Fass Caviar, 203 Schläuche Rindsfett, 110 Körbe Grünzeug, 153 Fass Wein, 357 Fass Schuh-Holzstiften, 18 Fass Butter, 65 Colli Käse, 467 Colli altes Kupfer, 269 Colli Tabak, 100 Colli Asphalt, 150 Tonnen Kalk, 1302 Colli diverse Waaren, 709 Ballen Manufacturen, 210 Fass Zucker, 198 Ballen verarbeitetes Leder, 160 Fass gesalzene Fische, 10 Kisten Mineralwässer, 22 Ballen Sackleinwand, 432 Kisten Seife. Ausserdem sind mit diesen Schiffen 918 Passagiere abgegangen.

Die Donaudampfer exportirten 281.094 Ctr. diverse Waaren, 29.362 Ctr. Getreide, 6400 Ctr. Kohlen und Holz, 8 Wägen und 5 Pferde.

Unter den verschiedenen Waaren befanden sich: Baumwolle und Baumwollwaaren, Schafwolle, Bau- und Tischlerarbeiten, Bier, Branntwein und Spiritus, Colonialwaaren, Eisen und Eisenwaaren, leere Fässer, Felle und Häute, Fische, Garn und Twiste, Gemüse, Glas und Glaswaaren, Hadern, Kerzen und Seife, Kurz-, Leder- und Leinenwaaren, Manufacturen, Maschinen, Materialwaaren, Mehl, Oel, Petroleum, Papier, Porzellan, Reis, Tabak, Butter, Schmalz, geräucherte Esswaaren, Wein, Zucker, Zwetschken, Cement.

Der Gesammtexport dieser Schiffe repräsentirt einen Werth von 4,534.190 fl., wozu noch Baargeldsendungen im Betrage von 1,083.899 fl. kommen, so dass die schliessliche Summe sich auf 5,618.089 fl. stellt.

Der Gesammtwerth des durch die nationale Flagge vermittelten Exports beziffert sich nach Obigem auf 10,671.147 fl., darunter: Waaren für 8,760.066 fl., und Baargeldsendungen pr. 1,911.081 fl.

Die fremden Schiffe exportirten 211.066 Kilo Weizen, 215.013 Kilo Mais, 32.913 Kilo Roggen, 16.204 Kilo Gerste, 15.077 Kilo Hafer, 5509 Kilo und 33.043 Oka Rübsamen, 461 Kilo gereuterte Getreideabfälle, 1,011.461 Oka Weizenmehl, 38.300 Oka Maismehl, 1148 Kilo Leinsamen, 20 Kilo Hanfsamen, 304.393 Oka Fisolen, 250 Tonnen Steinkohlen, 1090 Fässer Wein, 24.233 Oka Käse, 41.250 Oka Petroleum, 1000 Oka Hadern, 4948 Stück rohe Häute, 14 Ballen Schaffelle, 131.955 Oka getrocknete Zwetschken, 21.300 Oka Kleien, 466 Fass Pech, 592.166 Oka Spiritus, 483.533 Oka Roheisen, 30.850 Oka Nüsse, 25.000 Oka Butter, 273.937 Oka Rindsfett, 523 Colli Colonialwaaren, 54.000 Oka Salz, 450 Körbe Gemüse, 1,303.494 Stück Bauholz, nämlich: 833.227 Pfosten, 376.420 Bretter und 93.847 Balken.

Digitized by Google

Alles zusammen hatte einen durchschnittlichen Werth von 17,420.895 fl., wovon 4,692.110 fl. auf die fremden Schleppschiffe, Tschams, Barken und Kerlaschen entfallen, mit welchen von obigen Waarenmengen nachstehende Artikel ausgeführt wurden: 38.932 Kilo Weizen, 98.776 Kilo Mais, 4179 Kilo Roggen, 39.172 Kilo Gerste, 4048 Kilo Rübsamen, 78.901 Oka Weizen- und 15.800 Oka Maismehl, 31.795 Oka getrocknete Zwetschken und 517 Fass Wein.

Die Ausfuhr aus Galatz während des Jahres 1873 ergab im Ganzen einen Werth von 28,092.042 fl. und übertrifft das Jahr 1872 mit 23,592.309 fl. um 4,499.733 fl.

Der Export unter nationaler Flagge, vertheilt auf die einzelnen Gattungen Fahrzeuge, welche denselben vermittelt haben, gestaltete sich in den 3 Jahren 1871 bis 1873 also:

	1871	1872	1873
Segelschiffe	318.345 fl.	280.715 fl.	487.275 fl.
Lloyddampfer	1,407.801 „	2,277.372 „	4,565.783 „
Donaudampfer	6,346.973 „	4,202.871 „	5,618.089 „
Im Ganzen	8,073.119 fl.	6,760.958 fl.	10,671.147 fl.

Es zeigt sich somit das Jahr 1873 als das günstigste und übertrifft das bisher die höchste Ziffer ausweisende Jahr 1871 um ca. 2·6 Mill. fl., wobei zu bemerken ist, dass bei der Donau-Dampfschifffahrt im letzteren Jahre ein grösserer Betrag an Geldgrupps als an Waarenwerth vorkam. Der Lloyd weiset gegenwärtig die höchste Ziffer auf.

Der Export unter fremder Flagge war ebenfalls günstiger, indem das Jahr 1872 mit 16,781.351 fl. um 639.544 fl. nachsteht.

Das Exportgeschäft lag, wie alle Geschäftszweige in diesem Hafen, während der Zeit von Anfang März bis Juli darnieder; der Einfluss der Getreidezufuhren aus Nord-Amerika und Californien nach England macht sich mehr und mehr fühlbar.

Ueberdies wirkte auch die allgemeine Geldkrisis, welche den Credit beschränkte, und selbst die am besten stehenden Exporthäuser zur Behutsamkeit mahnte, nachtheilig auf den hiesigen Platz.

Gegen Ende Juli hob sich das Exportgeschäft durch die Zufuhr einer nicht geringen Quantität neuen Rübsamens, und im August, wo die Zufuhren von Ghirka und Roggen begannen.

Grosse Nachfrage herrschte für Triest, wohin auch meistens die gute Waare ausgeführt wurde. Der Export nach England war schwächer, indem viel Getreide aus den Häfen Russlands dorthin verschifft wurde.

Die Getreideverschiffung unter fremden Flaggen gestaltete sich in den 3 Jahren 1871 bis 1873 wie folgt:

	1871	1872	1873
	Galatzer Kilo		
Weizen	158.815	244.219	211.106
Mais	130.667	190.862	215.013
Roggen	35.976	36.793	32.923
Gerste	10.816	16.209	16.204
Hafer	.	.	15.077
Zusammen	336.274	488.083	490.323

Das Jahr 1873 weiset sonach gegen die Vorjahre eine Zunahme aus.

Die Getreide-Ausfuhr mittels der österreichisch-ungarischen Lloyddampfer nach Triest und England bezifferte sich auf 52.568 Kilo, gegen 90.969 Star oder 18.194 Kilo in 1872, hat sich also beinahe um das Dreifache gesteigert. Seit einigen Jahren ist

Digitized by Google

die erfreuliche Wahrnehmung gemacht worden, dass die hiesigen Exporteure unsere Lloyddampfer mit Vorliebe beladen, wobei sie nicht nur die grössere Reinlichkeit des Schiffskörpers, sondern auch die sorgfältigere Führung und Ueberwachung in Betracht ziehen.

Das Ausfuhrgeschäft in Getreide kann nach obiger Darstellung im Allgemeinen als befriedigend betrachtet werden, hätte sich aber noch günstiger gestaltet, wenn nicht die Ernte, welche zu Anfang des Jahrs ein sehr reiches Erträgniss verhiess, durch die misslichen Witterungsverhältnisse in den Sommermonaten stark benachtheiligt worden und dadurch natürlich mittelmässig ausgefallen wäre.

Nebst der Ausfuhr von Cerealien, dem Hauptproducte dieses Landes, war das Exportgeschäft in Colonial- und anderen Waaren von Galatz nach den Stationen der unteren Donau und nach Odessa sehr regsam und betheiligten sich daran die Dampfer der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Diese hatten bei jeder Abfahrt während der Herbstsaison volle Ladung; am meisten zeigte sich dies im October, wo dieselben 80.238 Zollctr. diverse Waaren ausgeführt haben.

In diese Zeit fällt auch der nennenswerthe Export von gesalzenen Fischen nach Serbien und den oberen Donaustationen; diese Fische wurden mittels russischer Barken aus Wilkow in sehr bedeutenden Mengen nach Galatz gebracht und hier in Fässer gelegt oder in Säcke verpackt.

Erwähnenswerth ist noch die Einfuhr von Bauholz, das zumeist aus der Bukowina hieher geflösst wird. Im Jahre 1873 erreichte dieselbe die hohe Ziffer von 1,303.494 Stück, wovon das Meiste nach Constantinopel mittels türkischer und griechischer Schiffe und aus Mangel an anderer Ladung auch auf englischen Dampfern befördert wurde. Im Juli kam ein Probefloss mit Pfosten aus den Wäldern der Herrschaft Nadworna in Galizien auf dem Pruth hieher und fand grossen Anklang.

Die Getreidepreise waren im Jahre 1873, je nach der Nachfrage und den Einwirkungen der Productionsverhältnisse im Auslande, verschiedenen Schwankungen unterworfen.

Bei Beginn der Schifffahrtssaison standen dieselben infolge geringen Vorraths und starken Bedarfs für den hiesigen Consum auf beträchtlicher Höhe, und zwar pr. Kilo: Ghirka 290—330 Galatzer Piaster, Mais 145—155 Pstr., Roggen 152—162 Piaster, Gerste 95—98 Pstr. Anfangs Juli trafen die ersten Partien neuen Rübsamens ein, welche auch gleich zu 240 Pstr. pr. Galatzer Kilo verkauft wurden. Von Mais, der einzigen disponiblen Waare, wurden 23.000 Kilo zu 150 Pstr. verkauft, in Weizen und Roggen aber wegen Mangels an Waare nichts gemacht, selbst nicht zu den guten Preisanboten von 285—320 und resp. 200 Pstr.

Im August wurde Weizen mit 320—350 und Roggen mit 250 Pstr. bezahlt; Ende October bedang Ghirka durchschnittlich 270—300, Roggen 180—200, Mais 150—175, Gerste 112—116, Hafer 90—98 Pstr. Diese Notirungen erhielten sich mit geringen Veränderungen bis zum Schlusse der Schifffahrt.

Aus nachstehender Uebersicht sind die niedrigsten und höchsten Getreidepreise zu entnehmen:

	Niedrigster Stand	Höchster Stand
	Galatzer Piaster	
Ghirka	270	350
Weicher Weizen	270	300
Mais	145	175
Roggen	145	200
Gerste	95	114
Hafer	90	98

Digitized by Google

Für die Wechselcourse am hiesigen Platze sind wie immer die englischen und französischen Märkte, mit welchen die Haupt-Importgeschäfte gemacht werden, massgebend. Im Jahre 1873 waren die diesfälligen Transactionen mit Marseille geringer, weil der Export dahin abgenommen hat. Belangreicher gestalteten sich dieselben mit Wien, indem die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn diesmal sehr rege war.

Die höchsten und niedrigsten Course stellten sich folgendermassen:

	Minimum	Maximum
	Galatzer Piaster	
London, Pfund Sterling	$96\frac{3}{4}$	$98\frac{1}{2}$
Marseille, Franc	$3\frac{32}{40}$	$3\frac{24}{40}$
Wien, Gulden	$8\frac{1}{2}$	9

Die Banque de Roumanie ist auf dem hiesigen Platze noch immer das einzige Bank-Institut, welches hauptsächlich in Wechselgeschäften mit den verschiedenen europäischen Handelsplätzen operirt und Baarsendungen nach und aus dem Innern vermittelt. Auch mehrere Privatbanken beschäftigen sich mit diesen Operationen, darunter die österreichischen Firmen M. Abramovitz, Isaac Löbel, Isaac O. Rottenberg, P. Procopiu.

Von Goldmünzen coursiren fortan die türkischen Lire, französische, österreichische, ungarische, belgische und italienische 20-Francsstücke mit ihren Halb- und Viertel-theilen.

Von Silbermünzen sind Irmiliks, Rubel, österreichische Thaler, Zwanziger und 25-Kreuzerstücke vom hiesigen Platze ganz verschwunden, indem sie laut Regierungs-Verordnung am 1. September 1873 ausser Cours gesetzt wurden und die bedeutende Reducirung des Piastercourses zur Frankenrechnung allzu grosse Verluste nach sich zog.

Die jetzt coursirenden Silbermünzen sind: die französischen und italienischen 5-Francsstücke und ihre Kleintheile, sowie die romanischen 2 und 1 Lei nou- und die 50-Banistücke; von Kupfermünzen die 10- und 5-Banistücke, womit der Platz ganz überschwemmt ist.

Die Aussercourssetzung der fremden Silbermünzen, welche die hiesige Regierung gegen Einstellung des Rechnungsmodus in Piastern nach und nach auf ein Minimum zu entwerthen suchte, hat das Einheitsmass in Lei nou und Bani (gleichstehend mit Franc und Centimes) herbeigeführt und dem Verluste ein Ende gemacht, welcher besonders die Landbevölkerung, wegen Unkenntniss der erlassenen Verordnungen, von Beginn des Jahres 1873 an bei den Wechseln traf.

Dieselbe rechnet zwar noch gegenwärtig in Piastern, kann jedoch durch die jetzige Einheit des Geldes nie beirrt werden, weil ihr der Galatzer Piaster zu 25 Bani gerechnet wird, desgleichen der Franc in runder Zahl mit 4 Pstr. und das 5-Francsstück mit 20 Pstr., während dieses letztere früher nur zu $19\frac{1}{2}$ Pstr., also mit $\frac{1}{2}$ Pstr. Verlust, gewerthet wurde.

Der Transithandel über Galatz theilt sich in jenen auf dem Wasserwege in der Richtung von und nach Constantinopel, Odessa und den von Galatz ab liegenden untersten Donaustationen Tultscha, Ismail und Sulina, und in jenen zu Land nach den verschiedenen Städten im Innern der Moldau, für welche Galatz der einzige Donau-Hafen ist.

Der Verkehr auf dem Wasserwege, welcher 1873 sehr thätig war und ein befriedigendes Ergebniss lieferte, wurde durch die österreichisch-ungarischen Lloyddampfer und die Dampfboote der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft vermittelt.

Die Gesammtmenge der bei der Donau-Dampfschifffahrts-Agentie vorgekommenen und auf den obigen Linien beförderten Durchzugsgüter betrug 105.637 Zollctr. Waaren und 1186 Baargeldsendungen (meist Silber) im Werthe von 1,534.425 fl., welche von

Digitized by Google

den oberen türkischen Stationen hieher kamen und nach Constantinopel weiter gesendet wurden.

Der Transitverkehr, beziehungsweise der Export aus Galatz in das Innere der Moldau und nach Romanisch-Bessarabien war ebenfalls ziemlich lebhaft; bedeutende Mengen Colonial-, Manufactur- und Eisenwaaren, Roheisen, Maschinen, Kurz- und Glaswaaren, Möbeln, confectionirte und andere Waaren wurden dahin abgesetzt. Trotzdem machte sich gegen 1872 ein Ausfall bemerkbar, indem die nördlichsten Districte des Landes ihren Waarenbedarf aus dem Auslande mehr über Galizien und Czernowitz direct beziehen, weil sie dieselben mittels Eisenbahn viel schneller erhalten und dabei die mehrseitigen Commissionsspesen ersparen.

Bei dem Frachtenverkehr zu Land trat im Vergleiche zu den Vorjahren für den hiesigen Handelsstand der Vortheil zu Tage, dass die Eisenbahn das ganze Jahr hindurch einen regelmässigen Betrieb unterhielt und man nicht auf die bisher einzig zur Disposition gestandenen Frachtwägen angewiesen war.

Obwohl hie und da in den Districten neue Verbesserungen der Strassen vorgenommen wurden, ist dennoch der Transport mittels der Bauernwägen sehr schleppend, da dieselben noch immer die alten sind und auf kurze Distanzen mehrere Tage brauchen, wodurch die Waaren verspätet an ihrem Bestimmungsorte eintreffen.

Die Beförderung mittels dieser Wägen beschränkt sich mehr auf Romanisch-Bessarabien, wo noch keine Eisenbahn besteht, und bleibt auch für die von Galatz nicht zu weit entfernten Ortschaften im Gebrauche, während dagegen für weiter gelegene Districte und nahe an der Bahn liegende Plätze die Schienenstrasse vorgezogen wird.

Zu diesen beiden Landtransportmitteln gesellt sich noch die Wasserstrasse des Pruth, auf welchem ansehnliche Cerealienmengen aus den nahe an diesem Flusse gelegenen productenreichen Gegenden nach Galatz gebracht und umgekehrt viele Waaren von hier dahin ausgeführt werden.

Im Jahre 1873 war jedoch dieser Verkehr schwächer als in 1872, weil sich der zur Ausfuhr disponible Waarenvorrath durch die schlechte Ernte auf ein kleineres Quantum verringert hatte.

Der Schiffsverkehr auf dem Pruth, welcher Remorqueure, Schlepper, Granitzen und Tschams in sich begreift, war in den Jahren 1872 und 1873 folgender:

	Ankünfte im Pruth		Abfahrten aus dem Pruth	
Jahr	Zahl	Engl. Tonnen	Zahl	Engl. Tonnen
1872	788	56.241	747	53.833
1873	541	37.657	565	39.707

Bei den Ankünften wurde in beiden Jahren eingeführt: 119.340 Oka Eisen, 1,914.759 Oka diverse Waaren, 103.300 Oka Salz, 171.175 Oka Kalk, 10.000 Fass Fische, 50 Tonnen Steinkohlen, 352 Kilo Saatgetreide, 12.118 Stück Bretter, 454 Stück Bauholz, 152 englische Tonnen Steine, 32.755 Stück Backsteine.

Die Ausfuhr aus dem Pruth bestand in folgenden Waaren:

		1872	1873
Mais	Kilo	74.695	98.501
Weizen	„	91.710	35.948
Roggen	„	7.137	8.627
Gerste	„	3.300	5.506
Leinsamen	„	109	326
Bohnen	Oka	2.100	1.020
Butter	„	31.258	.
Käse	„	75.783	11.584

Digitized by Google

			1872	1873
Wein	Oka	102.400	.
Mehl	„	10.327	.
Wolle	„	7.552	.
Spiritus	„	.	61.320
Linsen	„	.	100
Diverse Waaren	„	1000	.
Bausteine	Stück	58.000	.
Bauholz	„	113	3.216
Bauholz	Bund	.	2.181
Brennholz	Stingine	291	814
Steine und Sand	Engl.Ton.	1.708	529

Der Getreidetransport auf der Wasserstrasse des Sereth, welcher sonst von Nomolossa abwärts hieher stattfand, ist durch die neben dem Flusse sich hinschlängelnde Eisenbahn gänzlich eingestellt; nur Bauholz wird noch auf demselben herabgeflösst.

Das Haupttransportmittel zu Land war im Jahre 1873 die Eisenbahn, für Galatz speciell die Linie Roman-Galatz in einer Ausdehnung von 237 Kilometer, auf welcher sich der gegenseitige directe Verkehr sehr lebhaft zeigte.

Die 269 Kilometer lange Linie Bukarest-Galatz ist für diese Stadt von weniger Bedeutung und mehr auf den Personenverkehr beschränkt. Die zwischen Roman und Bukarest verkehrenden Züge berühren nicht Galatz, sondern die 19 Kilometer von hier entfernte Station Barbos.

Diese durch die Stroussberg'schen Ingenieure gemachte Anlage hat Galatz viel geschadet und wurde dieser Umstand zu wiederholten Malen in den hierländischen Journalen zur Sprache gebracht, jedoch bis jetzt ohne Erfolg.

Der milde Winter von 1872 auf 1873 gestattete der Unternehmung, auf der Linie Galatz-Roman die noch vorzunehmenden Ausbesserungen an den Brücken und den Dämmen in den Niederungen auszuführen, wobei der niedrige Wasserstand der Flüsse eine wesentliche Erleichterung gewährte.

Die Bahn wurde auf solche Weise in einen ordentlichen Zustand gebracht und es hat sich im Laufe des Jahrs 1873 ausser einigen Entgleisungen kein erheblicher Unfall ereignet.

Der regelmässige Betrieb führte daher eine grössere Frequenz als im Jahre 1872 herbei und auch der Waarentransport, der früher lahmgelegen, steigerte sich.

Der Personenverkehr war sehr lebhaft; die nach dem Auslande Reisenden zogen diesen Weg, der Schnelligkeit wegen, der Fahrt mittels Dampfschiff auf der Donau vor. Dies zeigte sich besonders während der Zeit der Wiener Weltausstellung, wo Hin- und Retourkarten zu ermässigten Preisen zur Ausgabe gelangten.

Beim Waarentransporte stellte sich ein ebenso günstiges Ergebniss heraus; ansehnliche Getreidemengen, in Säcke gefüllt, langten mittels Eisenbahn aus den oberen Districten der Moldau hier ein. Oftmals ereignete es sich, dass, weil die eigenen Züge nicht hinreichten, diejenigen der österreichischen Linie Czernowitz-Roman in Anspruch genommen wurden.

Ausser Getreide wurden auch andere Bodenproducte dieses Landes, als: Wein, Hülsenfrüchte, Brennholz, Steine etc., mittels Güterwägen diesem Hafen zugeführt, sowie auch umgekehrt Colonialwaaren und Manufacte für den Bedarf im Innern des Landes aus Galatz exportirt.

Nur mit dem Transithandel aus dem Auslande nach Galatz wird auf diesem Wege zurückgehalten, weil da ein Zoll von $7\frac{1}{2}$ pCt. zu entrichten ist, während auf dem Wasserwege nur $\frac{1}{2}$ pCt., das der Commune Galatz zugute kommt, vom hiesigen Empfänger der Waare gezahlt wird.

Digitized by Google

Der Dampfer „Austria“ der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, welcher den Localverkehr zwischen Galatz und Ibraila unterhielt, hat im Laufe des Jahres 1873 1148 Fahrten gemacht und 50.086 Passagiere befördert, davon 5785 mit Billeten erster und 44.301 mit solchen zweiter Classe. An Waaren wurden 5413 Centner von Galatz nach Ibraila expedirt.

Für diese Strecke wird die Eisenbahn während der Schifffahrtssaison nicht benützt, weil sowohl der Fahrpreis höher ist, als auch die Fahrt wegen der verlängerten Anlage des Dammes zwischen Galatz und Barbos mehr Zeit in Anspruch nimmt.

An die Galatz-Ibraila'er Localfahrt reiht sich die gleiche Verbindung zwischen Galatz, Tultscha und Ismail, welche im Jahre 1873 infolge einer aussergewöhnlich starken Frequenz sowohl beim Personenverkehr als auch bei dem Waarentransporte vollauf thätig war.

Handelsverkehr der Herzegowina im Jahre 1874.

Mostar. Die letztjährigen Handelsverhältnisse der Herzegowina haben sich im Vergleich zum Vorjahre nur wenig geändert; im Ganzen genommen wurde sogar ein Rückgang wahrnehmbar.

Der Waarenverkehr litt im Allgemeinen an einer nicht geringen Flauheit, welche zunächst die Detaillisten traf, welche ganz und gar von den Speculanten im Grossen abhängig sind, während diese letzteren wieder in einem Abhängigkeitsverhältnisse zu den Bank- und Handelshäusern in Wien und Triest stehen, von wo alle hierlands in Verkehr gelangenden Waaren direct bezogen werden.

Die Fehlernten der letzten paar Jahre, deren nachtheilige Folgen die Bevölkerung noch heute empfindet; die Verminderung in dem Stande der Viehherden, welche durch die nicht enden wollenden Seuchen, durch den Mangel an Wiesen und künstlichen Weideplätzen, sowie durch das Ungemach des Wetters hervorgerufen wurde; der Abgang jedweder einheimischen Industrie; endlich das Nichtvorhandensein von commerziellen Associationen und Geldinstituten, welche die nicht leichte Bürde von Commissions- und anderen derlei Gebühren verringern und gleichzeitig den Aufschwung der Handelsthätigkeit wesentlich fördern würden — alle diese Umstände zusammen haben die im Allgemeinen herrschende Nothlage der Bevölkerung verursacht, welche von Mangel an Credit, Stillstand in den Geschäften und damit verbundener Abschwächung des Güterverkehrs auf den Hauptthandelsplätzen dieses Landes begleitet ist.

Die Einfuhr umfasst im Allgemeinen folgende Gegenstände: Manufacturen aus Seide, Schafwolle, Leinen und Baumwolle; gegerbte Felle und Häute; rohes und bearbeitetes Eisen; Stahl; Spirituosen; feine und gemeine Seife; Glaswaaren; Verzehrungsgegenstände; Olivenöl; Quincaillerien; Specereien und Arzneiwaaren.

Zur Ausfuhr gelangen: nicht gegerbte Häute; Schafwolle; rohes Wachs; Talg; Schlachtvieh; Tabak.

Die Erzeugnisse der einheimischen Industrie beschränken sich auf rohe Gewebe aus Schafwolle und Ziegenhaar, Messer und Scheeren und einige geistige Getränke der geringsten Gattung.

Im Jahre 1874 gestaltete sich die Waaren-Ein- und Ausfuhr folgendermassen:

Einfuhr.

	Werth, fl.
Colonialwaaren	97.757
Papier und Papierarbeiten	9.446
Häute und Lederwaaren	482.974
Quincaillerien	4.116

Digitized by Google

Einfuhr.	Werth, fl.
Baumwollwaaren	70.107
Verzehrungsgegenstände	10.014
Obst	11.127
Garne und Gewebe aus Schafwolle	3.891
Eisen und Eisenwaaren	29.210
Cerealien und Mehl	118.087
Arznei- und Specereiwaaren	3.640
Modewaaren	473
Unedle Metalle und derlei Waaren	27.560
Holz- und Steinarbeiten	5.798
Honig	985
Maschinen und Instrumente	825
Oel und Petroleum	46.154
Fische	1.092
Chemische und mineralische Producte	50.614
Spirituosen	75.121
Seidenwaaren	1.217
Seife	987
Terracotta und Arbeiten daraus	1.514
Glaswaaren	90.939
Feine und gemeine Weine	9.112
Gesammtwerth	1,152.760

Ausfuhr.	Werth, fl.
Pökelfleisch	6.186
Thierische Producte und Hadern	1.297
Gemeine Früchte	8.613
Schafwolle und gemeine Schafwollwaaren	19.721
Gemeine Metallwaaren	11.897
Thonwaaren	16
Gemeine Holzarbeiten	1.930
Rohe Felle	74.616
Talg	5.994
Tabak	5.432
Gesammtwerth	135.702

Handel und Schifffahrt von Rangoon im Jahre 1873.

Rangoon. Der Anbau der für die Ausfuhr bestimmten Producte ist in fortwährender Zunahme begriffen und war die Ernte im Jahre 1873 sehr ergiebig. Der Export von Reis aus diesem Hafen stellt sich im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

Bestimmung		1873	1872
Europa	Tons	298.270	291.310
Amerika	„	531	673
China, Strasse von Malacca und indische Häfen	„	66.918	84.105
Australien	„	3.150	.
Im Ganzen	Tons	368.869	376.088

Digitized by Google

Im Jahre 1873 kamen die Zufuhren von Reis erst spät an den Markt. Die Saison eröffnete zu Ende Januar mit 5 s. 6½ d. bis 5 s. 7½ d. pr. Cwt. Natsain-Reis, frei an Bord.

In der zweiten Hälfte Februar wurden grössere Vorräthe angebracht und verschiedene Firmen versuchten dann die Preise zu drücken; der Begehr war jedoch so lebhaft, dass es erst im März gelang, den Marktwerth um 1 d. pr. Cwt. zu reduciren.

Bis Mitte April bezahlte man 5 s. 5½ d. bis 5 s. 6½ d.; um diese Zeit wurde aber der Bedarf sehr dringend, und da die Zufuhren sich bei weitem als ungenügend erwiesen, so erreichten Preise gegen Mitte Mai ihren höchsten Stand von 5 s. 11 d. bis 6 s. pr. Cwt., frei an Bord.

Der Begehr wurde indess wegen ungünstiger Berichte aus Europa bald schwächer, und man offerirte 5 s. 6½ d. pr. Cwt., doch kam nur wenig Product an den Markt.

Anfangs Juni belebte sich der Bedarf ein wenig, und um bessere Anfuhren heranzuziehen, wurden 5 s. 9½ d. bis 5 s. 10 d. geboten; allein die Frage verminderte sich allmälig und zu Ende des genannten Monats konnte man wieder zu 5 s. 4½ d. pr. Cwt. kaufen.

Im August war es auf dem Reismarkte ungewöhnlich still, da ungünstige Nachrichten aus Europa, verbunden mit grossem Mangel an verfügbaren Schiffen, alle Operationen hemmten, so dass die Sendungen beinahe ganz aufhörten. Das Wenige, was ankam, wurde zu 5 s. ½ d. pr. Cwt. begeben.

Durch die bessere Conjunctur des Artikels in Europa belebte sich das Geschäft im September und durch Anbote von 5 s. 4½ d. bis 5 s. 5¼ d. wurden wieder ziemlich regelmässige Anfuhren auf den Markt gezogen; doch waren die Vorräthe in den näher gelegenen Rangoon-Districten bereits im October nahezu erschöpft, und mussten deshalb die Eingebornen das Product von entfernten Plätzen holen, was die Käufer nöthigte, 5 s. 8 d. zu bewilligen.

Gegen Anfang December kam kein Natsain-Paddy mehr zu Markte und die Berichte über die Hungersnoth in Bengalen gaben Anlass zu lebhafter Frage für geringere Sorten; einige Käufer sahen sich, um den Rest ihrer Schiffsladungen zu completiren, gezwungen, für Ngakyonk-Qualität 6 s. 6¼ d. frei an Bord zu zahlen.

Während der eigentlichen Saison (von Februar bis Juli) folgten geringere Sorten Reis den Fluctuationen des Natsain-Marktes. Preise waren ca. 6—7 d. pr. Cwt. niedriger als Natsain, doch im November, um welche Zeit so ungemein hohe Preise in Europa bezahlt wurden und unsere Districte ihre Vorräthe von Natsain-Paddy erschöpft hatten, entstand wieder lebhafte Frage für geringere Sorten zu Verschiffungen nach Europa und die kleinen Quantitäten, welche davon angeboten wurden, fanden eifrige Käufer zu 8 s. 4 d., frei an Bord.

Dieser Zustand dauerte indess nicht lange, denn am 19. December, als die ersten Nachrichten von einem bedeutenden Rückgange der europäischen Märkte bekannt wurden, hörte der Bedarf für Europa sofort auf und die vorhandenen Lager wurden von Agenten der englischen Regierung zur Verschiffung nach Calcutta aufgekauft.

Der starke Bedarf für Bengalen hatte zur Folge, dass die Eingebornen sich beeilten, ihre Ernte-Operationen zu vollenden, und bereits in der letzten Hälfte December sowohl Natsain als auch geringere Sorten von neuem Paddy an den Markt kamen.

Die Ausfuhr von Baumwolle zur See umfasste in den Jahren 1872 und 1873 folgende Mengen:

	1873 Ballen	1872 Ballen
Nach Europa	14.532	44.961
„ China, Malacca-Strasse und indischen Häfen	7.944	11.212
Zusammen	22.476	56.173

Digitized by Google

Der Anbau von Baumwolle wurde in beiden Jahren in grösserer Ausdehnung als früher betrieben; dagegen zeigt der Export in 1873 gegen das Vorjahr eine bedeutende Abnahme. Der Grund war, dass die niedrigen Preise in Europa keine Veranlassung zu grossen Unternehmungen boten, weshalb der grösste Theil der Ernte auf dem Landwege über Bhâmo nach dem westlichen China, wo dieser Artikel stets in guter Frage steht, gesendet wurde.

Der hiesige Markt war deshalb sehr flau. Kleine Anfuhren kamen im Januar zu Markte und fanden Absatz zu 4⁹/₁₀ d. pr. Pfd. Der Bedarf bis Mitte März war sehr schwach und wurden geringe Quantitäten zu 4²/₅ bis 4³/₅ d. gekauft; zu Ende des genannten Monats offerirte man 4⁷/₁₀ d. Im April war kein Geschäft, im Mai und Juni dagegen wurden kleine Partien zur Verschiffung nach Calcutta zu 4²/₅ und 4¹/₁₀ d. begeben. Im August zeigte sich etwas Frage für China via Calcutta und bezahlte man 5 d., doch fiel der Preis bald wieder auf 4²/₅ d. Geringe Zufuhren von September bis Ende des Jahrs fanden Käufer zu 4¹/₄ bis 4³/₅ d., frei an Bord.

Die Ausfuhr von Cutch gestaltete sich also:

		1873	1872
Nach Europa	Cwt.	124.754	107.621
„ China, Strasse von Malacca und indischen Häfen . .	„	101.361	72.730
Im Ganzen . .	Cwt.	226.115	180.351

Zu Anfang des Jahrs 1873 waren die Zufuhren sehr klein und fluctuirten die Preise bis März zwischen 17 s. 4 d. und 17 s. pr. Cwt. f. a. B. Durch grosse Sendungen im letztgenannten Monate sahen sich Käufer veranlasst, ihre Anbote auf 15 s. 6 d. und im April auf 15 s. herabzusetzen, doch liessen diese Preise den Verkäufern keinen Nutzen, weshalb die Anfuhren derart abfielen, dass Käufer sich gezwungen sahen, ihren Preis um 2—2¹/₂ d. pr. Cwt. zu erhöhen.

Der Bedarf wurde im September etwas besser, da jedoch nur schlechte Qualität an den Markt kam, so bezahlte man zwischen September und November nur 13 s. 7 d. bis 14 s. 6¹/₄ d., je nach Qualität. Die Saison schloss bei steigender Frage mit 15 s. 11 d.

Teak-Bauholz wurde wieder grösstentheils nach Bombay und anderen indischen Häfen exportirt. In 1872 segelten 14 Schiffe mit zusammen 14.528 Tons (à 50 Kubikfuss), und in 1873 13 Schiffe mit 10.841 Tons nach Europa. Im letzteren Jahre zahlte man durchschnittlich 80 Rupies pr. Tonne (gegen 70 Rupies in 1872), frei an Bord.

Das Gouvernement hat die Forste, welche früher an Händler verpachtet waren, an sich gezogen, wodurch Teak-Bauholz in 1873 spärlicher wurde und infolge dessen höhere Preise erzielte.

Kohlen wurden in ziemlicher Menge zugeführt, aber nur wenig davon kommt hier zum Wiederverkauf; die Besitzer von Reismühlen, sowie die Agenturen der Dampfschifffahrtslinien beziehen ihren Bedarf selbst aus Europa, da sich für die hiesigen zahlreichen Fahrzeuge, welche vorderhand zu Hause für die hiesige Reisausfuhr gemiethet werden, keine Ausfracht bietet und viele derselben daher bereitwillig Kohlen zu einer billigen Fracht annehmen. Preise folgten im Allgemeinen den Fluctuationen der europäischen Märkte.

Bengal-Kohle ist für den hiesigen Bedarf nicht beliebt, es wird deshalb nur wenig davon importirt, obgleich der Preis derselben um ca. 50 pCt. billiger ist, als in den letzten paar Jahren für gute englische Kohle bezahlt wurde.

Die Einfuhr von Salz betrug 23.399 Tons (gegen 26.389 Tons in 1872) und der schliessliche Vorrath an unverzollter Waare 5474 (gegen 2586) Tons. Preise behaupteten sich für englisches Salz durchschnittlich auf 4 Rup. pr. 100 Viss oder 365 Pfd.,

Digitized by Google

einschliesslich des Einfuhrzolls, mit geringen Schwankungen je nach Grösse der Zufuhren und Lager.

Das feinkörnige Liverpooler Salz hat hier den Vorzug, diesem zunächst das deutsche Erzeugniss von Stassfurt. Grobkörnige Waare von Pirano, wovon in 1873 mehrere Ladungen versuchsweise zugeführt wurden, erwies sich als gänzlich unverkäuflich und musste erst hier gemahlen werden. Man machte einen Preisunterschied von 4 Annas (1/4 Rup.) pr. 100 Viss zwischen dem bevorzugten Liverpooler Salz und den anderen Sorten.

Der Import von Manufacturwaaren erfuhr in 1873, ebenso wie im Jahre vorher, bezüglich der Menge der Zufuhren eine sehr beträchtliche Vermehrung, war jedoch in pecuniärer Hinsicht keineswegs günstig. Der kaufmännische Unternehmungsgeist, auf einer schnelleren Entwicklung des Verkehrs mit dem westlichen China fussend, war der Absatzfähigkeit des hiesigen Marktes weit vorausgeeilt, indem der Handel mit dem nordwestlichen Binnenlande sich nicht in dem Maasse entwickelte, als man von vielen Seiten erwartet zu haben scheint, und die dadurch entstandene Ueberfüllung des Marktes mit Waaren aller Art musste natürlich drückend auf die Preise wirken.

Für die Handelsroute von dem britischen Küstenlande nach dem westlichen China wird Rangoon ohne Zweifel der Ausgangspunkt, es steht daher dem hiesigen Einfuhrgeschäfte eine bedeutende Entwicklung bevor; aber die Ausdehnung des zu durchziehenden Gebietes und die zu Gebote stehenden, verhältnissmässig noch geringen Verkehrsmittel bedingen, dass dieselbe eine langsame sei.

Shirtings, Garne, Seidentücher und wollene Tuche sind diejenigen Artikel, welche von der Ueberfüllung des Marktes am meisten zu leiden hatten, und mit seltenen Ausnahmen standen die Preise fast immer in abträglichem Verhältnisse zu dem Kaufwerthe des Erzeugnisses in Europa.

Ausserdem waren die Verkäufe durch die ungünstigen Coursverhältnisse für Rimessen auf London noch weiter beeinträchtigt.

Die folgende vergleichsweise Zusammenstellung zeigt, nach Flaggen gesondert, die Anzahl der Schiffe, welche sich während der Jahre 1872 und 1873 am diesseitigen Ausfuhrhandel betheiligten:

	1873		1872	
Flagge	Schiffe	Engl. Tonnen	Schiffe	Engl. Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	9	5.688	5	3.861
Amerikanische	6	5.968	13	12.998
Dänische	2	799	2	830
Deutsche	37	22.381	32	21.241
Englische	193	146.301	282	224.196
Französische	11	4.280	6	2.055
Holländische	5	3.174	7	6.336
Italienische	91	55.068	40	14.739
Portugiesische	1	311	2	622
Norwegische	23	15.477	14	8.824
Russische	6	4.091	6	4.768
Schwedische	8	4.631	5	2.386
Siamesische	3	528	3	528
Spanische	.	.	1	691
Türkische	1	753	.	.
Zusammen	396	269.450	418	304.075

Digitized by Google

Die österreichisch-ungarische Flagge hat sich im Reishandel einen sehr guten Namen erworben, und es steht zu erwarten, dass jedes Jahr mehr nationale Schiffe aufgenommen werden.

Suchende Schiffe fanden lohnende Beschäftigung. Frachtsätze von hier nach England und dem Continent variirten in 1873 zwischen 2 L. 17 s. 6 d. bis 4 L. (gegen 3 L. 10 s. und 4 L. im Vorjahre) pr. Tonne von 2240 Pfd. engl.

Der Post- und Telegraphendienst wird zur allseitigen Zufriedenheit betrieben. Seit ungefähr einem Jahre ist eine Telegraphenlinie nach Elephant-Point an der Mündung unseres Flusses eröffnet, welche einem langgefühlten Bedürfniss abgeholfen hat, indem die Schiffscapitäne sofort bei der Ankunft ihre Orders empfangen können, ohne den weiten Weg pr. Boot bis zur Stadt unternehmen zu müssen.

Eine Verlängerung der Linie von Henzadah bis Bassein ist zu Ende 1873 dem Verkehr übergeben worden, und eine weitere, für den Seeverkehr sehr wichtige Ausdehnung derselben, nämlich bis Diamond-Island, wodurch Rangoon mit letzterer Insel via Bassein in telegraphische Verbindung träte, stand in Aussicht.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann L. F. Tollens in Rio Grande do Sul zum unbesoldeten Viceconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 6. März 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den mit der Leitung des k. und k. Generalconsulates in Rustschuk betrauten, mit dem Titel und Range eines Generalconsuls bekleideten Consul Oscar Montlong zum Generalconsul daselbst allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 15. März 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den bei dem k. und k. Generalconsulate in Belgrad verwendeten, mit dem Titel und Range eines Consuls bekleideten Viceconsul Johann Cingria zum Consul unter Belassung auf seinem bisherigen Posten allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 28. März 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Legationsrathe und Generalconsul Friedrich v. Pilat das Ritterkreuz des Leopold-Ordens, ferner dem k. und k. Consul Benedict Row das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 6. April 1875.)

— Der neu ernannte k. und k. Consul Julius Havenith in Antwerpen hat am 1. April 1875 seinen Dienstposten angetreten.

— Die einstweilige Leitung der Geschäfte bei dem k. und k. Generalconsulate in Trapezunt hat der demselben zugewiesene Consulareleve Victor Freiherr v. Schweiger-Dürnstein übernommen.

— Die provisorische Leitung des k. und k. Viceconsulates in Kertsch wurde dem dortigen französischen Consularagenten Emil Batta übertragen.

— Die dem k. und k. Generalconsulate in Tunis untergeordneten k. und k. Consularagentien in Biserta, Galipia und Tabarca wurden aufgelassen, da diese Orte als Hafenplätze jede Bedeutung verloren haben, sonach die Handels- und Schifffahrts-Interessen Oesterreich-Ungarns eine Consularvertretung daselbst nicht erheischen.

Digitized by Google

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Reval im Jahre 1874.

Reval. Im Jahre 1874 wurden hier Waaren im Gesammtwerthe von 44,912.308 Silberrubel importirt und dafür an Zollgebühren 2,018.287 S.R. entrichtet, während die Zolleinnahme in 1873 nur 1,515.130 S.R., mithin um 503.157 S.R. weniger betragen hat.

Der Werth der ausserdem noch eingeführten, jedoch unverzollt weiter gesendeten Waaren bezifferte sich mit 7,550.667 S.R., gegen 3,805.043 S.R. im Vorjahre, so dass sich für 1874 eine Zunahme um 3,745.624 S.R. herausstellt.

Noch mehr als der Import ist die Ausfuhr gestiegen, und zwar haben dazu insbesondere wieder Getreide und Flachs beigetragen, wovon sehr bedeutende Quantitäten verschifft wurden.

Zur Ausfuhr gelangten überhaupt Waaren im Werthe von 12,148.998 S.R., was gegen 1873 mit einem Exportwerthe von 4,655.108 S.R. ein Mehr von 7,493.890 S.R. ergiebt.

Der Verkehr zur See wurde mit dem Auslande durch 499 angekommene und 340 abgegangene Schiffe, mit russischen Häfen durch 1961 angekommene und 1932 abgegangene Fahrzeuge vermittelt. Unter den letzteren befanden sich 161 und resp. 152 Dampfer.

Das erste Schiff lief am 1. Januar in den hiesigen Hafen ein, das letzte verliess denselben am 30. December.

An der Schiffsbewegung im hiesigen Hafen, soweit sie den Verkehr mit dem Auslande in sich schliesst, betheiligten sich die einzelnen Flaggen in folgendem Verhältnisse:

Flagge	Einlauf				Auslauf			
	Dampfer		Segelschiffe		Dampfer		Segelschiffe	
	Anzahl	Lasten	Anzahl	Lasten	Anzahl	Lasten	Anzahl	Lasten
Englische	129	51.051	12	4.111	67	14.470	5	1.117
Deutsche	91	17.247	23	2.201	69	11.840	14	1.648
Holländische	15	4.768	9	462	4	1.041	8	533
Schwedische	49	10.300	54	5.557	35	6.440	40	3.790
Amerikanische	.	.	10	4.805	.	.	6	4.009
Russische	47	7.339	20	2.800	46	6.842	13	1.425
Belgische	4	1.348	.	.	4	1.348	.	.
Dänische	17	4.241	12	762	18	4.365	11	711
Französische	6	1.674	1	99	.	.	.	.
Zusammen	358	97.968	141	20.797	243	46.346	97	13.233

Die Einfuhr nach Reval umfasste im Jahre 1874 nachbenannte Hauptgegenstände:

Waarengattung		Menge	Werth, Rubel	Zollbetrag Rubel	Kop.
Kohlen	Pud	1,759.351	351.870	.	.
Baumwolle	„	2,192.068	26,304.816	.	.
Stärke, Reis, Sago	„	16.297	65.188	.	.

Digitized by Google

Waarengattung		Menge	Werth, Rubel	Zollbetrag Rubel	Kop.
Rohe unverarbeitete Materialien	Pud	110.299	165.448	724	88
Rohe unverarbeitete Häute und Felle	„	56.158	280.790	.	.
Pflanzen	„	19.473	97.365	.	.
Bier und Porter	Flaschen	15.080	4.524	1.516	84
Maschinen	Pud	287.586	2,300.688	40.730	2
Salz	„	183.555	100.933	70.668	69
Häringe	Tonnen / Pud	12.102 / 218	121.070	12.131	41
Kaffee und Cacao	„	8.509	119.126	13.742	78
Thee	„	10.211	357.385	149.364	60
Arrac, Rum, Cognac und Wein in Fässern	„	15.570	186.840	43.561	63
Desgleichen in Flaschen	Flaschen	39.644	75.323	24.300	63
Leder und Pelzwerk	Pud	18.380	367.600	103.833	4
Garne aus Wolle, Baumwolle, Seide und Flachs	„	102.522	3,690.792	234.613	77
Manufacturen aus Baumwolle, Wolle, Seide u. Flachs	„	49.719	2,784.254	493.694	97
Metallwaaren	„	193.200	1,159.200	241.016	61
Manufacturen aus Holz, Leder, Papier und Gummi	„	17.887	250.418	42.880	20
Kurzwaaren	„	2.724	84.444	35.452	76
Fayence-, Porzellan-, Glas- und Thonwaaren	„	11.847	201.399	19.175	40
Unverarbeitete Metalle	„	616.919	2,837.827	144.673	53
Petroleum	„	42.705	93.951	23.487	74
Oele	„	13.715	97.513	23.565	63
Farbholz und derlei Extracte	„	49.585	743.775	45.949	40
Farbwaaren	„	40.543	324.344	44.812	46
Chemische Producte	„	75.488	166.073	25.870	16
Frische Früchte	„	89.916	359.664	23.484	32
Conserven	„	8.758	113.854	15.741	77
Nüsse und Mandeln	„	17.809	64.112	14.895	65
Käse	„	4.332	45.486	17.326	70
Droguen	„	13.896	86.155	5.289	97

Unter den Waaren, welche im Wege der Durchfuhr von hier nach anderen Städten versendet wurden, sind folgende die bedeutendsten:

Waarengattung		Menge	Werth, Rubel
Kupfer, Eisen und Zinn, unverarbeitet	Pud	101.076	161.311
Metallwaaren	„	39.904	239.424
Blech	„	8.626	25.878
Draht	„	2.292	8.126
Maschinen	„	45.565	364.520
Parfümerien	„	723	21.690
Leder und Lederwaaren	„	8.144	110.217
Tabak und Cigarren	„	384	1.644

Digitized by Google

Waarengattung		Menge	Werth, Rubel
Garne und Twiste	Pud	46.698	1,681.128
Papier und Tapeten	„	4.147	20.735
Manufacturen aus Wolle, Baumwolle, Seide und Flachs	„	15.017	840.952
Thee	„	60.429	2,115.015
Knöpfe	„	1.124	22.480
Käse	„	6.561	68.891
Röhren	„	12.903	13.122
Mandeln und Nüsse	„	1.014	3.640
Töpferwaaren	„	2.812	5.624
Oele	„	19.079	133.539
Conserven	„	3.905	50.765
Wein, Cognac und Rum in Fässern	„	61.554	738.648
Desgleichen in Flaschen	Flaschen	122.752	233.228
Bier und Porter in Flaschen	„	5.696	2.848
Desgleichen in Fässern	Pud	1.031	6.186
Farbwaaren	„	9.749	77.992
Fayence-, Porzellan- und Glaswaaren	„	7.176	121.992
Tischlerarbeiten	„	1.374	10.992
Kurzwaaren	„	5.265	163.215
Zucker	„	7.551	45.306
Droguen	„	15.538	96.335
Chemische Producte	„	520	1.144
Waffen und Zubehör	„	149	7.450
Kaffee und Cacao	„	3.725	37.250

Die vorzüglichsten Waaren, die im letztverflossenen Jahre aus Reval exportirt wurden, sind in der folgenden Uebersicht zusammengestellt:

Waarengattung		Menge	Werth, Rubel
Roggen	Tschetwert	612.953	4,903.624
Hafer	„	306.461	1,379.074
Leinsaat	„	60.500	786.500
Gerste	„	25.064	175.448
Buchweizengrütze	„	190.229	2,092.519
Weizen	„	1.270	12.700
Spiritus	Wedro	398.104	585.213
Mehl	Pud	5.542	11.084
Flachs	„	298.081	1,490.405
Heede	„	31.725	79.312
Rohe Felle	„	6.232	40.108
Knochen	„	16.282	13.025
Wolle	„	15.018	165.198
Borsten	„	3.857	133.995
Pferdehaare	„	2.606	39.030
Federn	„	4.308	86.160
Tabak	„	5.039	20.156
Papyros	Stück	2,660.680	2.667
Matten	„	61.722	6.172
Bücher	Pud	563	22.520
Eisen	„	5.835	11.670
Tauwerk	„	1.653	8.265

Digitized by Google

Waarengattung		Menge	Werth, Rubel
Butter	Pud	112	1.120
Düngstoffe	"	1.988	5.964
Gedärme	"	1.662	1.662
Seife	"	1.796	7.184
Möbel	"	207	2.070
Eisenwaaren	"	1.338	8.673
Maschinentheile	"	600	4.200

Die wirthschaftlichen Zustände Smyrna's im Jahre 1874.

I. Allgemeiner Charakter des Geschäftsjahrs.

Smyrna. Zu der allgemeinen kritischen Lage des Handels und der Industrie gesellte sich noch eine Anzahl von localen Calamitäten, um das abgelaufene Geschäftsjahr zu einem nichts weniger als befriedigenden zu stempeln. In mehreren Theilen Kleinasiens herrschte Hungersnoth, die Ernten waren in vielen Gegenden höchst mangelhaft ausgefallen; die grosse Dürre der beiden letzten Jahre hatte den blos auf Weidefutter angewiesenen Viehstand der ersten Lebensbedingung beraubt, und namentlich auf Rinder, Schafe und Ziegen einen so verheerenden Einfluss geübt, dass aus Mangel an Nahrung und nicht, wie man ursprünglich vermuthete, infolge einer Epizootie eine furchtbare Decimirung der Heerden eintrat, und dermalen viele tausend Thierleichen die Ebenen und Abhänge im Innern des Landes bedecken. Unter solchen Umständen ist es nicht zu wundern, wenn Handel und Gewerbe darniederliegen und wenn, obschon namhafte Fallimente im Laufe des Jahrs nicht zu verzeichnen sind, gleichwohl eine allgemeine Abnahme des Wohlstandes constatirt werden muss.

Der Gesammtwerth der Handelsbewegung betrug 84,300.000 fl. (gegen 88,272.000 fl. im Jahre 1873) und selbst diese Summe erheischt noch insofern eine Richtigstellung, als die Höhe dieser Ziffer nicht sowohl durch die Menge der ein- und ausgeführten Waaren, als vielmehr infolge der beträchtlichen Preissteigerung der meisten Importartikel erzielt wurde.

II. Quaibauten.

Die Herstellung der von den französischen Bauunternehmern Dussaud frères ausgeführten Quais ist soweit vorgeschritten, dass diese grossartigen Uferbauten noch im Laufe dieses Jahrs dem öffentlichen Verkehre übergeben werden können. Aus diesem Grunde drängt eine Frage zur Entscheidung, welche seit Jahren den Streitpunkt zwischen dem hiesigen Kaufmannsstande und der genannten Bauunternehmung bildet.

Die türkische Regierung hatte nämlich bei Gelegenheit der Concessionirung der Quaibaugesellschaft infolge einer Intervention der fremden Vertreter dem hiesigen Handelsstande einen freien Raum von hundert Quadrat-Piks längs des alten Zollhauses zur Verfügung gestellt, auf welchem alle Waaren ohne Entrichtung irgend einer andern als der bisher gesetzlich stipulirten Gebühr ein- und ausgeladen werden dürfen.

Durch diese Verfügung sollte das Princip gewahrt und der Bestimmung des zwischen den fremden Mächten und der ottomanischen Pforte vereinbarten Zolltarifes Genüge geleistet werden, nach welcher für alle nach der Türkei eingeführten Waaren kein höherer Betrag als 8 pCt. ihres facturirten Werthes behoben werden darf.

Digitized by Google

Diese dem Handelsstande gemachte Concession erweist sich aber gegenwärtig für die Quai-Unternehmung äusserst nachtheilig, indem kein Handeltreibender für seine Geschäftstransactionen des Quai's sich bedienen und dafür eine besondere Gebühr entrichten wird, so lange er seine Waaren in der althergebrachten Weise billiger, wenn auch etwas unbequemer, beziehen oder verladen kann.

Die Herren Dussaud frères machen daher auch grosse Anstrengungen, um den Handelsstand zum Aufgeben dieses Zugeständnisses zu bewegen und bringen als Aequivalent dafür eine beträchtliche Reduction der gegenwärtigen Quaigebühren in Vorschlag. Sie willigen ein, den bereits sanctionirten Tarif für die Benützung der Quais derart zu reguliren, dass die Kosten für das Ein- und Ausschiffen der Waaren vom Bord bis in die Magazine und umgekehrt nicht höher zu stehen kommen sollen, als bei dem dermalen geübten System.

Nach authentischen Angaben betragen gegenwärtig die Ein- und Ausschiffungskosten mit Benützung von Lichterschiffen nicht mehr als 2 Francs pr. Tonne, die Quaibau-Unternehmung müsste also in ihrer Forderung unter diesen Betrag herabgehen, um den hiesigen Handelsstand für die Benützung der Quais zu gewinnen.

Die Gebühr von 2 Francs pr. Tonne von 2000 Pfd. erscheint allerdings als eine sehr geringe, dieselbe gewinnt jedoch an Werth und Bedeutung, wenn man in Betracht zieht, dass der jährliche Verkehr zwischen 400.000—500.000 Tonnen beträgt, was also einer Einnahme an Quaigebühren von fast 1 Mill. Francs gleichkommt.

Andererseits ist der Umstand wohl der Berücksichtigung werth, dass die Verladung und Ausschiffung von Waaren bisher nur mittels Lichterschiffen (maone) bewerkstelligt zu werden vermochte, was namentlich während der Sommermonate, wo vorherrschend ein heftiger Nordwestwind weht, ebenso beschwerlich als zeitraubend ist.

Gewährt also die Benützung des Quai's den Handelsschiffen die Möglichkeit, direct am Ufer anlegen und ihre Waaren ein- und ausladen zu können, ohne sich der Lichterschiffe bedienen zu müssen, so erscheint die Entrichtung einer entsprechenden Gebühr als Gegenleistung vollkommen gerechtfertigt, besonders wenn dieselbe, wie schon bemerkt, die Höhe der bisherigen Spesen nicht überschreitet.

Aus diesem Grunde ist auch an einer für beide Theile befriedigenden Austragung der Streitfrage kaum zu zweifeln, wenngleich die Entscheidung in letzter Instanz nicht durch die Betheiligten selbst, sondern nur durch die Intervention der nämlichen Organe geschehen kann, welche seinerzeit auf Grund der Verträge für den hiesigen Handelsstand die 100 Quadrat-Piks freien Raumes längs des Zollhauses erwirkten.

III. Quarantaine-Anstalten.

Die auf der Insel Klazomene ausgeführten Lazarethbauten, 27 verschiedene Baulichkeiten von grösseren und kleineren Dimensionen umfassend, deren Herstellung einen Aufwand von ca. 180.000 fl. erforderte, sind nun vollendet und werden im Falle des Ausbruches einer Seuche gewiss sehr erspriessliche Dienste leisten; gleichwohl bleibt zu wünschen, dass noch recht lange die Nothwendigkeit ihrer Benützung nicht eintreten möge.

IV. Oeffentliche Lasten und Steuern.

Von den verschiedenen im vorigen Jahre angekündigten Steuerreformen, wodurch im Staatshaushalt das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben hergestellt werden sollte, sind bisher nur die seit 7 Jahren projectirte Grundsteuer (emlak), sowie eine Barkensteuer endgiltig eingeführt, und zwar dürfte die erstere für die Stadt Smyrna allein eine jährlichen Ertrag von 27.000 türk. Pfd. liefern, was, die Steuer zu 4 Piaster von je 1000 Piaster Werth angenommen, ein Grundeigenthum von 70 Mill. fl.

Digitized by Google

repräsentirt. Die mit der Schätzung derselben betraute Commission wurde aus Fremden und Einheimischen zusammengesetzt und hat ihre Aufgabe in staunenswerth kurzer Zeit zu Ende geführt.

Was die Barkensteuer betrifft, welche von den Eigenthümern einer jeden zu geschäftlichen Zwecken verwendeten Barke bezahlt werden muss, so beträgt dieselbe je nach der Grösse des Fahrzeuges und den mehr oder weniger günstigen Verhältnissen des Barkenführers 5, 10, 15 Piaster pr. Monat. Da von den hiesigen Bewohnern etwa 500 im Verkehr auf der See ihren Erwerb suchen, so dürfte diese Steuer immerhin an 9000 fl. jährlich einbringen.

V. Anstalten zur Hebung des Verkehrs.

Eisenbahnen. Auf dem Gebiete des Verkehrs ist insofern eine erfreuliche Thatsache zu verzeichnen, als im verflossenen Jahre die 47 engl. Meilen lange Strecke von Cassaba nach Alascheir vollendet wurde, so dass dermalen wenigstens Ein Schienenstrang von 108 engl. Meilen ins Innere des Landes reicht, welcher die fruchtbarsten Districte Kleinasiens dem Weltverkehr beträchtlich näher bringt.

Die Herstellungskosten dieser Strecke, welche schon in der allernächsten Zeit dem Betriebe übergeben werden dürfte, betragen ungefähr 370.000 Pfd. Stlg. oder etwa 8000 Pfd. Stlg. pr. Meile. Zugleich sind Verhandlungen im Zuge, um diese Linie bis nach dem Fabriksorte Onschak zu verlängern.

Auch die zweite in südlicher Richtung sich hinziehende, 82 Meilen lange Bahn, welche Smyrna mit Aïdin verbindet, soll um etwa 75 Meilen bis Denizli verlängert werden, um den für den Handel wichtigsten Städten und Ansiedlungen des Mäanderthales bedeutendere und bequemere Absatzgebiete zu erschliessen. Desgleichen besteht das Project, die productenreichen Städte Oedemisch, Baindû und Thyra durch eine 45 Meilen lange, von der gegenwärtigen Station Turballi abzweigende Eisenbahn mit Smyrna zu verbinden.

Landstrassen. Eine andere wichtige Verkehrserleichterung ist die Verbindung des rosinenreichen Districtes von Vourlà mit dem gleichnamigen Hafenorte durch eine breite, fahrbare Strasse. Diese 4600 Meter lange Strecke wurde von einem Unternehmer im Contract für 75 Piaster pr. Meter gebaut, so dass die ganze Strasse auf etwa 35.000 fl. zu stehen kommt.

Schutzmittel gegen die Versandung des Golfes. Bekanntlich wird am Eingange des Golfes von Smyrna die Bildung von Untiefen durch jene gewaltigen Sandmassen verursacht, welche der in der Nähe des sog. Schlosses mündende Hermus oder Gedysi-Fluss mit sich führt und ins Meer ablagert. Die ottomanische Regierung hat nun kürzlich mit Rücksicht auf die immer bedrohlicher sich gestaltende Versandung des Golfes ein Project des französischen Ingenieurs Galland angenommen, nach welchem die Flussmündung des Hermus an einen andern Punkt ausserhalb des Golfes verlegt und die Einfahrt von der für die Schifffahrt so gefährlichen Sandbarre befreit werden soll. Herr Galland hat die Kosten des Unternehmens auf den erstaunlich geringen Betrag von nur 3000 türk. Pfd. oder kaum 28.000 fl. veranschlagt.

Nach der Ansicht eines andern tüchtigen Ingenieurs, des Herrn C. Margossian, welcher die Frage der Ueberschwemmungen des Hermus und der Versandung des Golfes von Smyrna zum Gegenstande eines speciellen Studiums gemacht hat, erscheint die Verlegung der Flussmündung an einen andern Punkt aus dem Grunde nicht empfehlenswerth, weil der Mangel an Gefäll die Ableitung des Flusses sehr schwierig, wenn nicht unmöglich macht; weil ferner bei der jeweiligen Mündung der Fluss immer eine Sandbarre bilden und die Küstenströmung den vor der Mündung abgelagerten Sand nach Smyrna führen würde. Es erübrigt somit kein anderes Mittel gegen Ueberschwemmungen und Versandung, als die Herstellung von Uferschutzbauten, um die

Digitized by Google

häufigen Ortsveränderungen des Flussbettes zu verhüten, sowie eine systematische Baggerung, um die sich bildenden Sandablagerungen regelmässig zu entfernen.

Postwesen. Eine grosse und bedeutungsvolle Veränderung bereitet sich im türkischen Postwesen vor, und wird von der Pfortenregierung mit dem Aufwande aller Kräfte angestrebt; es ist dies die Aufhebung der auswärtigen Postanstalten im ganzen Umfange des osmanischen Reiches, wozu der vorjährige internationale Postcongress in Bern den längst ersehnten Anlass gab.

Der jährliche Verkehr der sämmtlichen hier bestehenden Postanstalten lässt sich in Ziffern ungefähr wie folgt ausdrücken:

Postämter	Zahl der empfangenen und beförderten Briefschaften Stück	Einnahme fl.
Türkische Post (zumeist für den inländischen Verkehr)	300.000	82. 000
Oesterreichisch-ungarische Post	120.000	14.000
Postexpedition des österreichisch-ungarischen Lloyd	100.000	13.000
Französische Post	120.000	.
Englische "	60.000	7.000
Aegyptische "	40.000	.
Russische "	6.000	.
Griechische "	4.000	.

Staatstelegraph. Das hiesige Telegraphenamt befördert und empfängt jährlich durchschnittlich 30.000 Depeschen, von welchen ungefähr 20.000 auf den internationalen Verkehr kommen und welche eine Brutto-Einnahme von 75.000—80.000 fl. ergeben.

Schifffahrtsgesellschaften. Die sehr empfindliche Concurrenz, welche dem österreichisch-ungarischen Lloyd durch die mit namhaftem Erfolge arbeitenden russischen, englischen, italienischen und französischen Dampferlinien erwächst, haben unser grösstes See-Institut genöthigt, eine bedeutende Ermässigung in den Frachtsätzen eintreten zu lassen. Die Lage dieses für unsere Handels- und Transportinteressen so hochwichtigen maritimen Unternehmens wird aber immer eine schwierige bleiben, so lange es nicht gelingt, auch die Landfrachten in ein Verhältniss zu bringen, welches den Transport von Waaren und Producten nach und aus Oesterreich-Ungarn, sowie nach und aus dem südlichen Deutschland über Triest wieder zweckentsprechend und lohnend macht.

Gegenwärtig convenirt es dem Kaufmann weit mehr, die für Deutschland bestimmten Producte mit italienischen Dampfern via Brennerbahn, mit englischen Dampfern via Hamburg oder mit russischen Dampfern über Odessa nach Deutschland zu befördern; ja sogar für die nördlichen Theile der österreichisch-ungarischen Monarchie zeigt sich der Weg über Hamburg oder Russland vortheilhafter, weil beträchtlich billiger als jener über Triest.

Als Beweis für das Gesagte sei bemerkt, dass die Seefracht für die Hauptexport-Artikel, wie: Baumwolle, Südfrüchte, Wolle, Valloneen u. s. w., von Smyrna nach London, Odessa und Marseille nicht höher zu stehen kommt, als nach Triest, nämlich ca. 5—6 Francs pr. 100 Kilo, und dass die Fracht für ein Collo von 100 Kilogr. von Smyrna mittels englischen Dampfers nach Hamburg verladen 6½ Francs, dagegen auf dem bei weitem kürzeren Wege über Triest, mit Benützung der österreichischen und deutschen Bahnen nicht weniger als 17½ Francs kostet.

Die Herstellung von Bahnen, welche die Verbindung mit dem Adriatischen Golfe vermehren, erleichtern und verwohlfeilern, die Einführung von directen, die Concurrenz mit fremden Bahnen ermöglichenden Tarifen wird hoffentlich diesem von unserem

Digitized by Google

Handel und unserer Industrie schwer empfundenen Zustande abhelfen und es wird dann der Austausch der Producte zwischen Kleinasien und dem südlichen Europa wieder auf dem naturgemässen Wege über Oesterreich geschehen.

Was die Schifffahrtsbewegung im Allgemeinen anbelangt, so ist dieselbe keineswegs hinter jener des Vorjahrs zurückgeblieben, doch ist in derselben eine constante Zunahme des Dampferverkehrs und eine ebenso stete Abnahme der Segelschifffahrt wahrnehmbar.

Im Ganzen sind 712 Dampfer mit 623.530 Tonnen und 660 Segelschiffe mit zusammen 85.442 Tonnen Gehalt im Hafen von Smyrna eingelaufen.

In Bezug auf die verschiedenen Nationen, welchen diese Handelsflotte angehört, ergiebt sich folgendes Verhältniss:

a) Dampfschiffe.

Flagge	Mit Ladung		In Ballast	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	158	157.222	.	.
Britische	127	107.580	19	13.903
Aegyptische	108	85.308	.	.
Französische	106	111.655	.	.
Holländische	1	1.500	5	3.419
Italienische	56	54.343	2	1.171
Russische	58	51.668	.	.
Schwedische	.	.	1	261
Türkische	71	35.500	.	.
	685	604.776	27	18.754

b) Segelschiffe.

Flagge	Mit Ladung		In Ballast	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	17	5.524	8	2.536
Amerikanische	7	2.439	1	326
Britische	51	10.640	19	3.461
Dänische	.	.	1	121
Deutsche	1	79	2	611
Griechische	119	15.052	18	2.559
Holländische	5	809	1	111
Italienische	5	2.097	7	2.584
Russische	9	1.362	.	.
Schwedische	20	4.026	5	859
Türkische	345	28.607	19	1.639
	579	70.635	81	14.807

Ausgelaufen sind während des nämlichen Zeitraums 702 Dampfer mit 618.822 Tonnen und 559 Segelschiffe mit 80.007 T. und zwar unter nachfolgenden Flaggen:

a) Dampfschiffe.

Flagge	Mit Ladung		In Ballast	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	158	157.687	.	.
Britische	117	98.469	24	20.823
Aegyptische	106	83.933	.	.
Französische	105	110.662	.	.

Digitized by Google

Flagge	Mit Ladung Zahl	Mit Ladung Tonnen	In Ballast Zahl	In Ballast Tonnen
Holländische	6	4.919	.	.
Italienische	58	55.274	.	.
Russische	58	51.694	.	.
Schwedische	1	261	.	.
Türkische	69	34.500	.	.
	678	597.399	24	20.823

b) Segelschiffe.

Flagge	Mit Ladung Zahl	Mit Ladung Tonnen	In Ballast Zahl	In Ballast Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	21	7.200	5	1.070
Amerikanische	7	2.516	1	249
Dänische	1	121	.	.
Deutsche	2	525	1	165
Englische	55	10.999	23	3.824
Griechische	27	4.518	92	12.022
Holländische	5	701	2	361
Italienische	8	3.119	6	2.092
Russische	.	.	8	1.262
Schwedische	12	2.200	11	2.132
Türkische	31	2.656	241	22.275
	169	34.555	390	45.452

Unter den britischen Handelsfahrzeugen sind 3 mit anglo-malthesischer Flagge; unter den türkischen 2 mit samiotischer und 8 mit walachischer Flagge inbegriffen. Ebenso befindet sich unter den britischen Schiffen 1 Dampfer mit 225 Tonnen, welcher alle 14 Tage einen regelmässigen Dienst zwischen Smyrna, Adalia und allen dazwischen liegenden Echellen unterhält.

Ausserdem sind im Jahre 1874 noch 2685 kleinere Fahrzeuge von weniger als 30 Tonnen unter türkischer und griechischer Flagge eingelaufen, welche von den Küsten Kleinasiens, aus dem griechischen Archipel, sowie aus Griechenland Holz, Cerealien, Oel, Valloneen u. s. w. im Werthe von 240.000 fl. einführten und dagegen europäische Waaren für 120.000 fl. ausführten.

Endlich giebt es noch einige kleine Dampfer unter französischer und griechischer Flagge, welche im Golfe von Smyrna den Küstendienst besorgen und von denen zwei grössere unter französischer Flagge ihre Fahrten bis nach Mytilene und Aivali ausdehnen.

Als eine wichtige Neuerung muss noch hervorgehoben werden, dass vom März d. J. an der österreichisch-ungarische Lloyd eine neue, regelmässige Linie zwischen Odessa und Marseille errichten wird, welche auch Constantinopel, Syra und Messina berühren soll.

Bankwesen. Das von der kaufmännischen Welt mit so grosser Freude und Befriedigung begrüsste Project der Errichtung einer Nationalbank, zu welcher die von englischen Capitalisten gegründete, reichdotirte kaiserlich ottomanische Bank die Basis und die Mittel bieten sollte, und an welche sich in Bezug auf die Reform des Finanzwesens und die Ordnung des Staatshaushaltes so schöne Erwartungen knüpften, ist noch immer nicht zur Thatsache geworden.

Es haben sich vielmehr, wie man hört, in Betreff der von den englischen Capitalisten geforderten Prärogative, ohne welche Zweck und Gedeihen der Bank völlig in Frage gestellt bleiben würden, so ernste Schwierigkeiten ergeben, dass das Inslebentreten dieses so hochwichtigen nationalen Institutes kaum so bald zu erwarten steht.

Digitized by Google

Mit ihrer dermaligen Gebarung und Thätigkeit entspricht die ottomanische Bank weder den Bedürfnissen des Handels, noch jenen der Landwirthschaft und der Gewerbe; sie ist gewissermassen nur der Grosscassier und Generalagent der Pforte, welcher die Regierungsgelder im Innern des Landes in Empfang nimmt und Baarsendungen nach und aus dem Innern vermittelt, während die sonstigen Geldoperationen sich fast ausschliesslich auf 12—15 pCt. Darlehen gegen Hypotheken oder Haftung von mehreren Unterschriften beschränken.

VI. Versicherungsgesellschaften.

Die Errichtung einer permanenten, tüchtig geschulten Feuerwehr, welche die verschiedenen hier bestehenden Feuerversicherungsgesellschaften auf gemeinschaftliche Kosten organisirten, hat sich als eine äusserst glückliche, erfolgreiche Schöpfung erwiesen. Während noch vor einem Jahre die Feuersbrünste in so häufiger und verheerender Weise vorkamen, dass die hiesigen Versicherungsgesellschaften sich gezwungen sahen, die Prämie um 25 pCt. zu erhöhen, hat sich durch die gegenwärtig so rasch und so ausreichend gebotene Hilfe die frühere Gefahr bedeutend vermindert, gleichwie auch die Feuersbrünste durch grössere Wachsamkeit und eine exemplarische Bestrafung der Schuldigen seltener geworden sind.

VII. Frachten.

Die Frachten haben im verflossenen Jahre beträchtliche Reductionen erfahren und namentlich für Segelschiffe sind dieselben um 25 pCt. zurückgegangen. An Bord der Lloydschiffe betrugen die Frachtsätze nach Triest 80 kr. bis 1 fl. pr. Centner von 100 Pfd.; russische Dampfer berechneten nach Odessa für Valloneen 68 kr. pr. Ctr. (Cantar), für Baumwolle 95 kr.; nach St. Petersburg für Baumwolle (inclusive Eisenbahnfracht) 4 fl. 41 kr. pr. Centner. Ferner bezahlte man pr. Tonne von 2030 Pfd. oder 1015 Kilogr.:

	Nach Marseille		Nach England		Nach Deutschland (Hamburg)
	auf französischen Dampfern	auf Segelschiffen	auf englischen Dampfern	auf Segelschiffen	auf englischen Dampfern
Für Südfrüchte . .	20 s.	16 s.	40 s.	30 s.	50 s. = 25 fl.
„ Baumwolle .	25 „	.	60 „	.	70 „ = 35 „
„ Schafwolle . .	25 „	.	60 „	.	70 „ = 35 „
„ Valloneen . .	.	.	45 „	37½ s.	50 „ = 25 „
„ Getreide . .	.	.	5 „	5 s.	5 „ pr. Quarter von 8½ Kilo

VIII. Lage des Handels, Umfang des Verkehrs.

Der Werth des Gesammtumsatzes an ausgeführten Waaren und eingeführten Producten vertheilte sich im verflossenen Jahre auf die einzelnen, an diesem Verkehre participirenden Länder wie folgt:

Länder	Werth der Einfuhr fl.	Werth der Ausfuhr fl.	Werth des Gesammtumsatzes fl.
Oesterreich-Ungarn	2,171.064	4,230.944	6,402.008
Amerika	778.344	4,602.500	5,380.844
Belgien	109.564	202.552	312.116
Deutschland	2,038.428	1,061.548	3,099.976
Aegypten	1,544.148	838.880	2,383.028

Digitized by Google

Länder	Werth der Einfuhr fl.	Werth der Ausfuhr fl.	Werth des Gesammtumsatzes fl.
Frankreich	5,735.612	2,730.004	8,465.616
Griechenland	514.004	77.272	591.276
Grossbritannien	21,899.960	14,941.740	36,841.700
Holland	100.772	321.568	422.340
Italien	1,722.352	1,392.652	3,115.004
Russland	892.600	725.204	1,617.804
Schweden und Norwegen	32.000	.	32.000
Spanien	.	4,430.472	4,430.472
Türkei	7,366.464	3,840.440	11,206.904
Gesammtsumme	44,905.312	39,395.776	84,301.088

Aus dieser Darstellung geht hervor, dass Grossbritannien an dem Gesammt-Umsatz den Löwenantheil hat, indem es daran mit nicht weniger als $43^{7}/_{10}$ pCt. participirt, während die Türkei nur mit $13^{3}/_{10}$, Frankreich mit $10^{3}/_{10}$, Oesterreich-Ungarn mit $7^{5}/_{10}$, Amerika mit $6^{4}/_{10}$, Spanien mit $5^{3}/_{10}$, Deutschland mit $3^{6}/_{10}$, Italien mit $3^{7}/_{10}$, Aegypten mit $2^{8}/_{10}$, Russland mit $1^{9}/_{10}$ und die übrigen Staaten mit $1^{6}/_{10}$ pCt. sich betheiligten.

Im Vergleiche mit den beiden Vorjahren hat der Verkehr Smyrna's mit Oesterreich-Ungarn nicht unbeträchtlich abgenommen, was wohl hauptsächlich dem Umstande zugeschrieben werden muss, dass, wie schon bemerkt, ein grosser Theil des Exports nach Deutschland, statt wie früher über Triest, gegenwärtig den Weg über Italien und Russland nimmt.

Einfuhr.

Was die Einfuhr betrifft, so ergab dieselbe mit Hinblick auf die Menge und den Werth der einzelnen Handelsartikel und mit besonderer Berücksichtigung des Importes aus Oesterreich-Ungarn die nachfolgenden Resultate:

Importartikel		Menge	Werth, fl.	Davon aus Oesterreich-Ungarn	
				Menge	Werth, fl.
Alaun	Colli	756	21.168	.	.
Baryt (Schwerspath)	„	790	9.480	.	.
Baumwollgarne	„	917	411.100	143	76.076
Baumwollwaaren	„	1.708	864.708	118	62.776
Bier	Fässer	2.323	37.696	1.656	26.496
Blei und Schrote	Colli	1.696	94.880	4	320
Butter	Fässer	1.253	264.760	111	13.764
Caviar	„	959	474.136	.	.
Cerealien	Säcke	14.306	51.512	.	.
Cochenille	Colli	222	71.040	.	.
Droguen	„	2.373	302.504	173	22.836
Eisen	Tonnen	8.987	1,437.888	2	320
Eisenblech	Colli	2.383	38.128	10	160
Eisenwaaren	„	4.431	770.000	308	54.208
Farbwaaren	„	920	25.000	155	4.340
Fensterglas	„	6.664	76.028	.	.
Fesse	Kisten	565	200.320	555	199.800
Fische, gesalzene	Colli	6.821	178.564	30	840
Früchte, getrocknete	„	2.435	38.960	.	.

Digitized by Google

Importartikel		Menge	Werth, fl.	Davon aus Oesterreich-Ungarn Menge	Werth, fl.
Genever	Körbe	5.350	21.400	.	.
Glaswaaren	Colli	3.042	533.132	1.118	201.400
Gold- und Silberdraht	„	29	46.400	.	.
Häute	„	8.089	1,369.168	16	8.512
Henna*)	Stücke	2.167	34.672	.	.
Holz: Bauholz	Tonnen	12.891	1,054.388	895	89.500
Farbholz	„	126	1.488	115	828
Bretter	Stücke	322.106	327.532	108.758	217.516
Indigo	Colli	236	230.336	.	.
Käse	„	4.478	170.920	19	1.216
Kaffee	Säcke	25.210	1,313.296	509	26.468
Kartoffeln	„	3.419	54.704	32	512
Kerzen	Kisten	1.034	71.456	296	8.288
Kupfer	Colli	652	86.384	.	.
Kurzwaaren	„	3.498	1,327.200	326	117.360
Leder	„	834	385.848	12	6.384
Leinöl	Fässer	146	17.520	2	240
Liqueure	Colli	2.858	70.464	27	756
Manufacturen	„	23.013	14,498.424	25	15.000
Marmor und Bausteine	Stücke	20.102	8.040	.	.
Mehl	Säcke	29.219	520.360	330	5.808
Möbel	Colli	844	37.528	24	1.056
Nägel	„	11.357	524.476	278	13.344
Papier	„	6.178	276.876	4.479	197.076
Pappendeckel u. Carton	Ballen	289	12.916	96	6.912
Petroleum	Kisten	94.026	488.932	.	.
Pfeffer	Säcke	1.405	58.516	21	756
Reis	„	54.709	875.376	310	4.960
Rum	Fässer	7.239	210.220	5.297	84.752
Sackleinwand, Cannevas	Ballen	1.582	277.792	.	.
Schwefel	Säcke	14.184	737.568	.	.
Seidenzeuge	Colli	1.270	2,158.832	12	21.120
Seife	„	1.463	34.580	20	720
Seilerwaaren	„	1.004	34.292	316	13.904
Soda	Fässer	2.483	218.344	5	440
Stärkemehl	Colli	1.508	20.412	2	24
Stahl	Kisten	1.646	46.088	1.410	39.480
Steinkohlen	Tonnen	26.473	572.516	.	.
Tabak und Tumbeki	Colli	17.722	2,126.640	.	.
Teppiche	Ballen	255	67.032	23	8.280
Töpferwaaren	Colli	522	57.796	159	20.352
Tuche	Ballen	2.308	2,042.560	70	105.000
Uhrwaaren	Kisten	45	46.224	3	4.800
Waffen	Colli	154	53.920	2	640
Waaren, verschiedene	„	21.121	670.928	1.289	36.092
Wein	„	559	29.132	10	640
Weingeist	Fässer	2.490	142.312	249	26.892
Weizen	Kilo	186.906	376.548	.	.

*) Die Blätter von Lawsonia inermis, von den türkischen Frauen zum Braunfärben der Fingernägel verwendet.

Digitized by Google

Importartikel		Menge	Werth, fl.	Davon aus Oesterreich-Ungarn Menge	Werth, fl.
Wirk- und Webewaaren	Colli	2.046	1,151.440	58	23.200
Wollwaaren	„	3.210	2,793.600	231	203.280
Zink	„	348	84.792	22	5.808
Zinn	„	545	28.320	.	.
Zucker	Fässer	22.224	963.544	389	15.560
Zündwaaren	Colli	3.351	174.252	3.351	174.252
	Gesammtwerth . .		44,905.308		2,171.064

Von den aus Europa eingeführten Manufacturwaaren kamen die nachfolgenden im Werthe von ca. 625.600 fl. ö. W. aus der Schweiz: 1200 Kisten Cemberia, 66 Kisten Cettaries, 135 Kisten Kopftücher für Frauen, 20 Kisten Cambrics, 4 Kisten feine Mousseline, 12 Kisten ordinäre Mousseline, 120 Kisten verschiedene Manufacte.

Unter der Rubrik der verschiedenen Waaren sind inbegriffen: Bücher, Hüte, Juwelen, Kleider, Modegegenstände, Medicamente, Matten, Parfümerien, Pökelfleisch, Schuhwerkzeug, Schiffpech, Theer, Tinte u. s. w.

Der aus Aegypten importirte Zucker wird dort erzeugt und kommt in Säcken von 100—200 Kilo in den Handel; derselbe ist jedoch von sehr geringer Qualität.

Die aus Griechenland eingeführten Glaswaaren und Baumwollerzeugnisse werden im Piräus und in Syra fabricirt. In der letztgenannten Stadt hat man auch einige Ledergerbereien errichtet.

Ausfuhr.

Die einzelnen Exportartikel ergaben im Jahre 1874 in Bezug auf Menge und Werth, mit besonderer Berücksichtigung des Exportes nach Oesterreich-Ungarn, die folgenden Resultate:

Exportartikel		Menge	Werth, fl.	Davon nach Oesterreich-Ungarn Menge	Werth, fl.
Abba	Ballen	9	3.240	.	.
Alizzari	„	12.048	531.696	.	.
Antimonium	Ctr.	1.751	49.028	.	.
Baumwolle	Ballen	57.407	6,196.536	6.207	695.184
Baumwollwaaren	Colli	1.927	1,387.440	.	.
Bekmès (Traubensirup) . .	Fässer	82	2.952	.	.
Cerealien	Säcke	130.679	784.068	875	5.248
Chromerz	Tonnen	1.881	82.764	.	.
Cocons	Säcke	850	153.000	.	.
Fische, gesalzene	Colli	753	20.684	1	28
Früchte, getrocknete	„	7.069	141.452	64	1.280
Galläpfel	„	911	39.104	44	2.004
Gelbbeeren (Kreuzbeeren) . .	„	2.313	177.432	3	360
Gummi (Mastix und Traganth)	„	2.306	416.616	205	36.900
Hadern	Ballen	4.996	79.936	.	.
Hanf	„	166	20.460	9	1.116
Häute: Ochsenhäute	„	5.931	552.732	195	17.940
Lamm- und Ziegenfelle	„	167	20.144	12	1.488
Hasenfelle	„	205	82.000	8	3.200
Käse	Colli	1.945	70.020	.	.
Kanariensaat (Alpiste) . . .	Säcke	1.362	13.620	.	.
Knochen	Tonnen	2.025	24.300	.	.
Lakritzensaft	Kisten	6.483	313.636	318	15.264

Digitized by Google

Exportartikel		Menge	Werth, fl.	Davon nach Oesterreich-Ungarn Menge	Werth, fl.
Lakritzenwurzel	Ballen	18.226	364.520	4.543	1.360
Oel	Fässer	177	19.116	34	3.672
Oelsamen	Colli	8.006	512.384	1	64
Opium	Kisten	3.084	6,103.800	33	59.400
Südfrüchte: Feigen	Ctr.	139.384	2,389.084	15.628	250.048
Rosinen, schwarze	„	98.450	511.940	4.543	23.624
„ rothe	„	156.692	2,193.840	30.181	422.532
Sultaninen	„	99.619	2,367.504	47.964	1,151.136
Scammonium	Colli	75	39.900	.	.
Schmirgel	Tonnen	4.900	219.656	23	1.012
Schwämme	Colli	11.298	1,539.532	948	94.800
Sesam	Säcke	5.051	94.912	.	.
Storax	Fässer	266	21.280	230	18.400
Tabak und Tumbeki	Ballen	2.924	321.708	175	17.500
Teftick (Vliesswolle)	„	747	215.432	69	19.872
Teppiche	„	1.826	1,271.880	24	9.600
Valloneen	Ctr.	601.015	7,549.372	84.116	1,345.836
Waaren, verschiedene	„	36.765	1,303.356	512	11.976
Wachs	Colli	705	57.200	187	14.960
Wein	Fässer	3.352	94.208	32	896
Weizen	Kilo	44.674	125.080	92	256
Wolle	Ballen	7.121	917.212	32	3.968
	Gesammtwerth		39,543.196		4,230.944

Unter Oelsamen sind 184 Tonnen Mohnsamen inbegriffen, das Uebrige ist Baumwollsamen.

Das über Aegypten exportirte Opium ist nach Singapore bestimmt, woselbst, seitdem sich mehr als 100.000 Chinesen auf der Insel niedergelassen haben, der Verbrauch von Opium beträchtlich zugenommen hat.

Die unter der Rubrik: „Diverse Waaren" ausgeführten, nach Europa und Amerika bestimmten Artikel bestehen in eingemachten Früchten und Zuckerwerk aller Art zum Gebrauche der Orientalen, dann in Halvà, Salep, Rosenessenz, türkischen und persischen Shwals, Schleifsteinen u. s. w.

Nach den beiden vorstehenden Tabellen betheiligten sich somit an der Ein- und Ausfuhr in Percenten:

	Einfuhr pCt.	Ausfuhr pCt.
Grossbritannien	mit 48·7	38
Türkei	„ 16·4	9·8
Frankreich	„ 12·7	6·9
Oesterreich-Ungarn	„ 4·8	10·7
Deutschland	„ 4·5	2·7
Italien	„ 3·8	3·5
Aegypten	„ 3·5	2·1
Russland	„ 1·9	1·8
Amerika	„ 1·8	11·7
Griechenland	„ 1·2	0·2
Spanien	„ .	11·2
Alle übrigen Staaten zusammengenommen	„ 0·7	1·4
	100	100

Digitized by Google

Eine eingehendere Prüfung der Einfuhrtabelle zeigt nicht nur, dass Oesterreich-Ungarn trotz der Gunst seiner nachbarlichen Lage an der Gesammteinfuhr nach dem zweitwichtigsten Handelsplatze des osmanischen Reichs mit wenig mehr als 2 Millionen Gulden oder ca. 4·8 pCt. participirt, sondern sie belehrt uns auch, dass die vaterländische Industrie weit hinter der Einfuhr aus andern Ländern, selbst in jenen Artikeln zurückbleibt, worin dieselbe durch die Vorzüglichkeit und Preiswürdigkeit ihrer Erzeugnisse zu einer erfolgreichen, lohnenden Concurrenz berechtigt erscheint.

Diese Wahrnehmung bietet den Anlass, einige unserer exportfähigsten Fabrikate namhaft zu machen und die muthmasslichen Ursachen der erwähnten Erscheinung anzudeuten, damit möglicherweise von den betheiligten Kreisen eine Abhilfe getroffen werden könne.

1. In der Tuchbranche, in welcher ein jährlicher Umsatz von etwa 1200 Ballen im Werthe von 1½ Millionen Gulden besteht und worin Oesterreich noch bis vor wenigen Jahren auf dem hiesigen Markte dominirend auftrat, wird unsere Industrie in neuester Zeit durch Deutschland überflügelt. Die Ursache davon liegt hauptsächlich in der grossen Auswahl von Tuchsorten, welche namentlich Sachsen und Preussisch-Schlesien zu bieten im Stande sind, sowie in der Fertigkeit, mit welcher die Fabriken der genannten Länder die Imitationen besorgen und durch Neuerungen dem Verkauf nachzuhelfen wissen. Eine regelmässige Bereisung der Hauptconsumtions-Orte durch gediegene Agenten, um die Localverhältnisse und die Anforderungen des Markts genau kennen zu lernen und darnach die Fabrikation einzurichten, dürfte sich vom einschlagendsten Erfolg erweisen.

2. Von Modestoffen (deren Einfuhr einen Werth von 3½ Millionen Gulden repräsentirt) liefern die österreichischen Fabriksorte, welche sich längs der böhmisch-sächsischen Grenze hinziehen, einige werthvolle und begehrte Specialitäten; doch könnte der dermalige Werth der aus Oesterreich nach Smyrna importirten Modestoffe (etwa 450.000 fl.) durch grössere Anstrengungen und eifrigeres, sorgsameres Studium des Markts noch bedeutend gesteigert werden.

3. Von Metallwaaren, deren Werth über 2 Millionen Gulden ausmacht, sind blos Stahl, Schwarzblech, Eisenblech und Eisenstifte aus Oesterreich nennenswerthe Exportartikel. Insbesondere für österreichischen Stahl bietet sich im Orient noch ein lohnendes Feld der Ausbeute. Auch hier wie in der Tuchbranche kann nur von einer Bereisung der wichtigsten Märkte und Consumtionsorte eine bedeutende Hebung des Absatzes erwartet werden.

4. Der Erweiterung unseres Exportes in Glaswaaren (von welchem Artikel jährlich für etwa 260.000 fl. eingeführt wird) stellen sich namentlich die hohen Eisenbahnfrachten hemmend entgegen, indem bei den dermaligen Tarifsätzen unsere einfachen ordinären Trinkgläser, Weinflaschen aus grünem Glase, sowie Fensterglas, von welchem Artikel der Verbrauch ein massenhafter ist, mit dem französischen und belgischen Fabrikate nicht zu concurriren vermögen. Auch in halbgeschliffenen Glaswaaren behauptet Frankreich, der billigeren Preise und der sorgfältigeren Anfertigung seiner Erzeugnisse wegen, den Vorzug; gleichwie dasselbe ebenso in den, in Formen gegossenen und gepressten ordinären, schweren Artikeln jeder Art sogar die Concurrenz Englands zu beseitigen verstand.

5. In Porzellanwaaren (deren Gesammtimport einen Werth von 300.000 fl. beträgt) leistet Böhmen im Allgemeinen Vorzügliches; doch wären für einzelne Fabrikate, besonders für Tisch- und Kaffeeservice im Interesse des Absatzes leichtere, gefälligere, geschmackvollere Formen zu empfehlen, in welchen die französischen Fabriken so Nachahmungswerthes leisten.

6. Die Einfuhr von Spiegeln aus Oesterreich hat in den letzten Jahren ganz aufgehört, weil unsere Fabrikate in Bezug auf die Verbesserung der Gläser weit hinter den Erzeugnissen Frankreichs (Paris, Lyon) und Belgiens (Namur) zurückgeblieben

Digitized by Google

sind. Diese beiden Länder liefern grosse, starke, gepresste, gleichmässig belegte Gläser, frei von jenen Fehlern, welche das österreichische Fabrikat fast gänzlich vom orientalischen Markt verdrängt haben und Ursache sind, dass der ganze hiesige Bedarf an Spiegeln im Werthe von etwa 80.000 fl. aus andern Ländern gedeckt wird. Grosse Anstrengungen sind hier nöthig, um das früher behauptete Feld wieder zu erobern, und namentlich müsste der Erzeugung von Gusstafelglas die grösste Aufmerksamkeit und Sorgfalt zugewendet werden.

7. In Kurzwaaren (deren Einfuhr einen Werth von 1,200.000 fl. repräsentirt) beherrschen dermalen Deutschland und Frankreich den Markt. Oesterreich hat durch die geringe Sorgfalt, ich möchte fast sagen, Nachlässigkeit, mit welcher es die ihm in dieser Branche gewordenen Aufträge ausführte, die früheren zahlreichen Kunden im Orient eingebüsst. Nur in einigen feineren und kostspieligeren Artikeln, wie Leder- und Portefeuillewaaren, Drechslerwaaren und der sogenannten Gablonzer Industrie, behauptet Oesterreich noch den alten Ruf und hat fremde Concurrenz nicht zu scheuen.

8. Die Wiener Schuhwaaren, obschon bedeutend billiger als die französischen und englischen Fabrikate, konnten bisher gleichwohl einen namhaften Absatz nicht erringen, was wohl hauptsächlich dem Mangel an Geschmack in Form und Ausstattung, sowie der wenig soliden Arbeit des österreichischen Fabrikates zugeschrieben werden muss.

9. Die österreichischen Gold- und Silberdrahtgespinnste wurden hauptsächlich aus dem Grunde vom levantinischen Markt verdrängt, weil sich die deutschen und französischen Fabrikanten der Galvanisirung bedienen, um ihren Gespinnsten eine schöne goldgelbe Farbe zu verleihen, während man in Wien noch immer die weit kostspieligere Feuervergoldung anwendet. Ein weiteres Hemmniss liegt in dem gesetzlichen Verbote, in Oesterreich Gespinnste unter $^{880}/_{1000}$ Silbergehalt zu erzeugen. Ein ungarischer Fabrikant Namens Kuhmayer in Pressburg bietet in dieser Branche nicht nur den fremdländischen, sondern auch den österreichischen Erzeugnissen eine empfindliche Concurrenz, weil eben in den Ländern der ungarischen Krone Gold- und Silberdrahtgespinnste von einem weit geringeren Silbergehalte als in Oesterreich erzeugt werden dürfen. Aber auch nach Beseitigung dieses Umstandes könnte ein Aufschwung in diesem Industriezweige nur durch Anlage grosser Fabriken und durch Massenproduction erzielt werden.

10. Für Droguen, chemische Präparate und Medicamente ist in der Levante ein ausgezeichneter Markt, denn Smyrna allein führt davon jährlich für einen Werth von 200.000 Gulden ein. Von Oesterreich wurde dieses lohnende Gebiet bisher wenig cultivirt, obschon Wien und Triest ganz besonders geeignet wären, für diese Industrie-Erzeugnisse Stapelplätze zu werden. Gegenwärtig wird der grösste Theil des Bedarfs an Droguen u. s. w. (ca. 150.000 fl. an Werth) aus London und Paris gedeckt.

11. Für Flaschenbier (von welchem in Smyrna bis zu einem Werthe von 50.000 fl. jährlich consumirt wird) wäre aus Oesterreich ein weit beträchtlicherer Absatz zu erzielen, wenn dasselbe von guter und haltbarer Qualität zu einem geringeren Kostenpreis als 18 Francs pr. Dutzend Flaschen loco Smyrna geliefert werden könnte.

12. Butter und Käse werden in sehr grossen Quantitäten eingeführt und steiermärkische Landwirthe müssten gute Rechnung finden, wenn sie diesem Zweige der landwirthschaftlichen Production mehr Aufmerksamkeit und Sorgfalt zuwenden möchten. Dermalen gelangt Butter hauptsächlich aus Russland und Frankreich auf den hiesigen Markt und wird zu 17—19 Piaster pr. Oka verkauft.

13. Schiffsprovisionen aller Art, von welchen sich der jährliche Absatz auf einen Werth von mehr als 1 Million Gulden belaufen dürfte, könnten bei genauer Platzkenntniss und wohlgeleiteter Speculation einen sehr bedeutenden Export aus Oesterreich-Ungarn bilden. Speciell das an Naturproducten so gesegnete Ungarn

Digitized by Google

besitzt alle Bedingungen, um mit kluger Benützung seiner Hilfsquellen ein Stapelplatz für conservirte Fleischsorten, Gemüse, getrocknete und gesalzene Fische, für Butter und Käse, Maccaroni und andere Teigwaaren, Schiffszwieback u. s. w. zu werden.

14. Tauwerk, in den verschiedensten Qualitäten für Schiffe, Emballagen und sonstige Zwecke verwendet, wird für etwa 20.000 Gulden aus Oesterreich eingeführt. Es könnte aber leicht der grösste Theil des Bedarfs aus Triest gedeckt und die russische und englische Waare vom Markte verdrängt werden, wenn dem Exporte dieses Artikels mehr Interesse geschenkt würde.

15. Zucker wird jährlich für etwa 700.000 Gulden aus Frankreich, Belgien, Holland und England importirt, und es ist nur den hohen Bahnfrachten zuzuschreiben, wenn der so vorzügliche österreichische Rübenzucker nicht im Stande ist, mit Vortheil hier eingeführt zu werden. In neuester Zeit geschehen, soweit bekannt, energische Versuche, um unser Fabrikat über Russland (Odessa) nach der Levante zu befördern, und es bleibt nur zu wünschen, dass diese Versuche mit Eifer und Platzkenntniss unternommen und mit grosser Ausdauer durchgeführt werden, dann wird ein günstiger Erfolg gewiss nicht fehlen.

16. Stearinkerzen werden für etwa 260.000 fl. zumeist aus Belgien, Frankreich und Holland bezogen. Das Wiener Fabrikat geniesst des besten Rufes, kommt aber zu theuer zu stehen, um eine allgemeinere Verbreitung zu finden. Und doch hat die belgische und französische Waare einen weit grösseren Weg zurückzulegen und mit nicht minder schwierigen Arbeitsverhältnissen zu rechnen.

17. Weingeist wird jährlich (bei einem Gesammtverbrauche im Werthe von 250.000 fl.) aus Ungarn in einer Menge von ca. 175—180 Fass im Betrage von 35.000 fl. eingeführt. Es ist dies 90—95gradige Waare, welche in Smyrna zu 14½—15½ Piaster (1 fl. 5 kr. — 1 fl. 12 kr.) pr. Gallone verkauft wird. Bei der Vorzüglichkeit und Preiswürdigkeit des ungarischen Productes bedürfte es wohl nur einer grösseren Rührigkeit von Seite der Erzeuger, um das Absatzgebiet zu erweitern und nicht allein der russischen, sondern auch der deutschen Waare eine bedeutende Concurrenz zu bereiten.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Ibraila im Jahre 1873.

Ibraila. Der Einfuhrverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge gestaltete sich folgendermassen: 483 Dampfer und 325 Schleppe der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft brachten Waaren im Gesammtwerthe von 5,902.864 fl. Da diese Gesellschaft im Jahre 1872 hier nur durch 385 Dampfer und 248 Schleppe mit einem Import von 4,103.206 fl. vertreten war, so ergiebt sich für 1873 eine Zunahme in der Anzahl der Dampfer und Schleppe um 98 und resp. 77, desgleichen bei dem Waarenwerthe ein Plus von 1,799.658 fl. Dagegen zeigt der Betrag der importirten Geldgrupps pr. 815.161 fl. gegen 1872 eine Verminderung um 2,552.731 fl.

Unter den von den Schiffen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft importirten Waaren sind hauptsächlich nennenswerth: Baumwollwaaren 1554 Zollctr., Bier 684 Zollcentner, Branntwein und Spiritus 277 Zollctr., Colonialwaaren und Südfrüchte 1647 Zollctr., Effecten und Möbel 1175 Zollctr., Eisen und Eisenwaaren, dann Emailgeschirr 8633 Zollctr., Roheisen 2411 Zollctr., Essig 4911 Zollctr., Farben und Farbstoffe 287 Zollctr., leere Fässer 3310 Zollctr., Felle und Häute 788 Zollctr., Unschlitt, Stearin, Schmeer, Thran und andere Fettwaaren 766 Zollctr., Garne und Twiste 2081 Zollctr., Kartoffeln, Gemüse und Futterkräuter 556 Zollctr., Glas und Glaswaaren 2131 Zollctr., Nutzhölzer 3200 Zollctr., Brennholz 784 Zollctr., Kerzen, Seife und Fackeln 2267 Zollctr., Leder und Lederwaaren 1955 Zollctr., Leinwand und Zwilch 1367 Zollctr., Manufacturwaaren 4215 Zollctr., Marmor und Steinarbeiten 699 Zollctr.,

Digitized by Google

Maschinen und Maschinenbestandtheile 4386 Zollctr., Material- und Spccereiwaaren 622 Zollctr., Mehl und Mahlproducte 1245 Zollctr., Metalle 516 Zollctr., Mineralwässer 389 Zollctr., Oel zum Genusse oder zum technischen Gebrauche 1558 Zollctr., Papier 3072 Zollctr., Porzellan, Steingut und Thonwaaren 717 Zollctr., Reis 520 Zollctr., Wein 810 Zollctr., Zucker, Sirup und Candis 453 Zollctr., Zündwaaren 868 Zollctr., 414.185 Zollctr. Weizen, 27.000 Zollctr. Reps, 20.890 Zollctr. Gerste und 40.820 Zollcentner Kohlen.

Der österreichisch-ungarische Lloyd war bei dem diesseitigen Hafenverkehr durch 41 Dampfer mit Waarenladungen im Werthe von 5,270.100 fl. und mit Geldgrupps im Betrage von 4,219.482 fl. vertreten. Im Vergleich zum Vorjahre ist die Anzahl der Schiffe um 1, der Werth der Waarenladungen und Geldgrupps um 62.190 und resp. 2,447.608 fl. gestiegen.

Unter den im Jahre 1873 hier eingelaufenen 21 nationalen Segelschiffen von 4792 Tonnen befanden sich 11 beladene, welche Güter im Werthe von 23.666 fl. importirten. Ihre Ladung umfasste 410.000 Oka ungelöschten Kalk, 107 St. Treppensteine, 186 Fässchen Sardinen und Häringe, 1715 St. Balken, 614 Tonnen Salz, 100 Fässer Cement und diverse Eisen- und Steinwaaren.

Im Vergleich zum Jahre 1872 ergiebt sich zwar bezüglich dieser Einläufe im Allgemeinen eine Abnahme um 5 Schiffe und 4230 Tonnen, dagegen hat sich die Anzahl der mit Ladung angekommenen Segelschiffe um 3 und auch der Importwerth um 7940 fl. erhöht.

Unter fremden Flaggen haben folgende Ankünfte von Dampf- und Segelschiffen stattgefunden:

Flagge	Beladen	Leer	Gesammt-Tonnengehalt	Werth der Einfuhren, fl.
Englische:				
Dampfer	71	60	72.723	6,790.400
Segelschiffe	14	237	63.965	818.320
Französische:				
Dampfer	42	.	?	2,804.500
Segelschiffe	.	1	182	.
Italienische:				
Dampfer	6	1	3.118	240.900
Segelschiffe	22	33	14.586	407.580
Griechische: Segelschiffe	640	656	194.509	2,807.938
Türkische:				
Dampfer	1	.	500	43.100
Segelschiffe	1175	207	205.153	2,189.700
Romanische: Segelschiffe	158	47	29.406	502.006
Russische:				
Dampfer	1	.	500	22.800
Segelschiffe	22	131	21.639	322.600
Deutsche:				
Dampfer	.	1	629	.
Segelschiffe	1	.	222	9.200
Belgische: Dampfer	1	1	1.055	12.000
Schweizerische: Dampfer	1	3	2.272	28.900
Serbische: Segelschiffe	52	1	3.473	94.000
Samiotische: Segelschiffe	1	1	254	3.608
Zusammen: Dampfer	123	66	80.797	9,942.600
Zusammen: Segelschiffe	2085	1314	533.389	7,154.952
Im Ganzen	2208	1380	614.186	17,097.552

Digitized by Google

Mit Hinzurechnung der durch die österreichisch-ungarischen Dampf- und Segelschiffe importirten Handelsgüter stellt sich der Gesammtwerth der Waareneinfuhr mit 28,294.182 fl. heraus, was gegen das Vorjahr eine Zunahme um nahezu 180.000 fl. ist.

Zu dem obigen Werthe des Importes zur See kommen noch die auf dem Landwege hieher gelangten Kronstädter Waaren, welchen einen Werth von 80.000 bis 85.000 fl. repräsentiren. Uebrigens war der Umsatz am hiesigen Platze nicht viel günstiger als im Vorjahre und viele Zahlungseinstellungen wurden nur durch die von den ausländischen Gläubigern in Berücksichtigung des schlechten Geschäftsgangs gewährten Prolongationen verhütet.

Braila erhielt zwar im Jahre 1873 ein neues Geldinstitut, die Banca Brailei, die Thätigkeit desselben kommt jedoch dem hiesigen Handelsstande nicht zugute, indem die genannte Bank nur unter lästigen Bedingungen Wechsel escomptirt und auch durch den geforderten Zins von 16 pCt. pr. Jahr den anderen hiesigen Bankhäusern fast gleichgestellt erscheint.

Der Verkehr der österreichisch-ungarischen Handelsfahrzeuge lieferte in Betreff der Ausfuhr folgende Ergebnisse:

483 Dampfer und 281 Schleppe der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft führten Waaren im Gesammtwerthe von 7,002.605 fl. aus. Im Vergleich zum Vorjahre zeigt sich eine Vermehrung um 98 Dampfer und 77 Schleppe, sowie eine Zunahme des Ausfuhrwerthes um 197.703 fl. Dagegen ist der Betrag der im Jahre 1873 ausgeführten Geldgrupps pr. 3,870.308 fl. um 1,266.139 fl. geringer gewesen.

Unter den durch die Schiffe dieser Gesellschaft ausgeführten Waaren befanden sich zunächst: 12.631 Zollcentner Baumwollwaaren, 933 Zollctr. Branntwein und Spiritus, 27.764 Zollctr. Colonialwaaren und Südfrüchte, 30.980 Zollctr. Eisen, 836 Zollctr. Unschlitt, Stearin, Schmeer, Thran etc., 10.813 Zollctr. Garne und Twiste, 1430 Zollctr. Glas und Glaswaaren, 1288 Zollctr. Kerzen, Seife und Fackeln, 732 Zollctr. Kurzwaaren, 762 Zollctr. Leinwand und Zwilch, 6959 Zollctr. Manufacturwaaren, 649 Zollctr. Material- und Specereiwaaren, 21.258 Zollctr. Mehl und Mahlproducte, 718 Zollctr. Oel zum Genusse oder zum technischen Gebrauche, 6791 Zollcentner Reis, 42.294 Zollctr. Salz und Salpeter, 1144 Zollctr. Schafwolle, 2678 Zollctr. Wein, 10.848 Zollctr. Zucker, Sirup und Candis, 6924 Zollctr. Kalk, 627 Zollctr. Fische, 1800 Zollctr. Hirse, 10.200 Zollctr. Mais, 5000 Zollctr. Roggen, 55.821 Zollcentner Gerste.

Die hier eingelaufenen 41 Loyddampfer verliessen den Hafen beladen mit Waaren im Werthe von 5,006.800 fl. und mit Geldgrupps im Betrage von 246.350 fl. Gegenüber dem Vorjahre hat sich die Anzahl dieser Dampfer um 1, der Werth ihrer Waaren-Ausfuhr um 204.700 fl. und derjenige der Geldgrupps um 25.050 fl. erhöht.

Von den abgegangenen 21 nationalen Segelfahrzeugen waren 19 beladen mit: 7219 Kilo Weizen, 247 Kilo Mais, 2918 Kilo Gerste, 1055 Kilo Rübsamen, 215.000 Oka ungelöschtem Kalk und 314 Fässchen Petroleum im Gesammtwerthe von 415.901 fl., was gegen 1872 eine Abnahme um 192.659 fl. ist.

Der Auslauf unter fremden Flaggen, sowie der Werth des diesfalls stattgefundenen Waarenexportes ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Flagge	Beladen	Leer	Gesammt-Tonnengehalt	Werth der Ausfuhren, fl.
Englische:				
Dampfer	106	25	72.723	6,150.993
Segelschiffe	221	23	61.570	4,786.676
Französische:				
Dampfer	42	.	?	3,330.993
Segelschiffe	1	.	182	14.496

Digitized by Google

Flagge	Beladen	Leer	Gesammt-Tonnengehalt	Werth der Ausfuhren, fl.
Italienische:				
Dampfer	6	1	3.118	147.685
Segelschiffe	48	7	14.586	1,211.875
Griechische: Segelschiffe	657	553	183.106	9,319.491
Türkische:				
Dampfer	.	1	500	.
Segelschiffe	192	1179	202.239	1,668.896
Romanische: Segelschiffe	36	156	27.398	361.764
Russische:				
Dampfer	.	1	500	.
Segelschiffe	120	30	21.255	2,755.823
Deutsche:				
Dampfer	1	.	629	119.988
Segelschiffe	1	.	222	12.168
Belgische: Dampfer	2	.	1.055	80.457
Schweizerische: Dampfer	4	.	2.272	336.914
Serbische: Segelschiffe	2	50	3.393	151.300
Samiotische: Segelschiffe	1	1	254	24.684
Zusammen { Dampfer	161	28	80.797	10,167.030
Zusammen { Segelschiffe	1279	1999	514.205	20,307.173
Im Ganzen	1440	2027	595.002	30,474.203

Die Waarenausfuhr des Jahrs 1873 erreichte sonach, wenn man zu obigem Belange die diesfalls auf die österreichisch-ungarische Flagge entfallenden Summen hinzuschlägt, einen Gesammtwerth von 42,899.509 fl., somit um 6,534.707 fl. mehr als im Vorjahre.

Was speciell die Ausfuhr von Kornfrüchten anbelangt, so gestaltete sich dieselbe im Ganzen genommen viel günstiger als im Vorjahre; trotzdem war es nicht möglich, das gesunkene Vertrauen und den erschütterten Credit wieder herzustellen. Dazu bedürfte es mehrerer aufeinanderfolgender günstiger Geschäftsjahre, während seit geraumer Zeit der hiesige Getreidehandel fast nur mit Verlusten für die betreffenden Firmen verbunden war.

Und da Braila, so zu sagen, nur vom Hafenverkehr lebt, so werden auch die übrigen Geschäftszweige wieder emporkommen, sobald die Cerealienausfuhr in ein günstigeres Stadium tritt.

Die Menge der im Jahre 1873 exportirten Cerealien und die Platzpreise derselben sind aus folgender Uebersicht zu entnehmen:

	Kilo	Zollcentner	Preis pr. Kilo Piaster
Weizen	239.687	962	290—370
Mais	308.063	10.978	156—200
Gerste	387.568	55.821	130—160
Rübsamen	117.357	.	290—330
Leinsamen	915	478	90—95
Hafer	24.527	514	90—115
Roggen	2.969	.	200—215
Hirse	1.928	1.871	120—140

Die Frachten wurden notirt, wie folgt:

Nach England pr. Quarter: Dampfschiffe $6\frac{1}{2}$—$10\frac{3}{4}$ Schilling; Segelschiffe $6\frac{1}{4}$ bis $9\frac{1}{4}$ Schilling.

Digitized by Google

Nach Marseille pr. Charge: Dampfschiffe 5 Frcs.; Segelschiffe 4³/₄—5 Frcs.
Nach Genua pr. Charge: Segelschiffe 3—4½ Frcs.
Nach Livorno pr. Charge: Segelschiffe 3—4¼ Frcs.
Nach Triest pr. Star: 26—60 Nkr.

Volkswirthschaftliche Verhältnisse von Chicago im Jahre 1873.

Chicago. Die statistischen Tabellen über den Handel und die industrielle Thätigkeit Chicago's während des Jahrs 1873 lassen die unwiderlegbaren Beweise entnehmen, dass der Umsatz gegen den des Vorjahrs in erstaunlichem Masssstabe zugenommen hat. In seiner Aufgabe, die westliche Handelsmetropole der Vereinigten Staaten zu sein, hat Chicago im Jahre 1873 einen grossen Schritt nach vorwärts gethan, obgleich auch hier die Finanzkrisis der letzten vier Monate gewaltige Zerstörungen angerichtet hat.

Auch unter den Fabriksstädten der Union spielt Chicago schon jetzt eine bedeutende Rolle. Es sind im Fabriksbetriebe unserer Stadt durchschnittlich mehr als 50.000 Personen beschäftigt, die, wenn man im Allgemeinen 4 Personen auf eine Familie rechnet, nahezu die Hälfte der Einwohner Chicago's unterstützen.

Nach genauen Schätzungen beläuft sich das im industriellen Betrieb angelegte Capital auf 45 Mill. Doll. und nach den zur Zeit in Aussicht genommenen Fabriks-Anlagen wird dasselbe im Jahre 1875 muthmasslich über 50 Mill. Doll. betragen.

Dabei ist jedoch die bedeutende industrielle Thätigkeit unserer Vorstädte nicht eingerechnet; nicht die grossartige Uhrenfabrik zu Elgin; die Cornell-Uhrenfabrik; die Fabriken verschiedenster Art von Süd-Chicago; die Rock-Island-Eisenbahnwagen-Fabriken; die Eisenbahnwerke zu Joliet, obwohl alle diese Etablissements in Händen von hiesigen Unternehmern sind, von hier geleitet werden und für ihre Producte hier ihren Markt finden.

Nach officiellen statistischen Angaben wuchs das Capital für den Fabriksbetrieb von 1860 bis 1870 in New-York um 212 pCt., in Philadelphia um 238 pCt. und in Chicago um 707 pCt.

Die Werthe unserer Industrieproduction werden sich kaum unter 130 Mill. Doll. belaufen und ein Theil davon geht über den ganzen Continent. Das Hauptabsatzgebiet ist der Nordwesten, und in dem Maasse, als sich derselbe in immer weiteren Bahnen der Cultur erschliesst, vergrössern sich unsere Absatzgebiete.

Die eigentliche Handelsmarine Chicago's bestand zu Ende 1873 aus 647 Fahrzeugen von 104.235 Tonnen, darunter 3 Dampfer von 327 T., 9 Propeller von 5000 T., 27 Barken von 8245 T., 302 Schooner von 62.903 T., 181 Canalboote von 16.690 T.

Während des Jahrs 1873 haben 11.876 Handelsschiffe von 3,338.803 T. den hiesigen Hafen besucht, und 11.858 Schiffe mit 3,225.911 T. sind von hier ausgelaufen.

Die nachfolgenden, dem officiellen Berichte des Zollhauses entnommenen statistischen Aufstellungen geben Aufschluss über den Küstenhandel, die Ein- und Ausfuhr Chicago's im Jahre 1873.

Im Küstenhandel wurden hauptsächlich eingeführt:

Bretter	1000 Fuss	1,016.825	Cederpfosten . .	Stück	729.252
Schindeln	1000 Stück	294.548	Eisenbahnschwellen	„	674.000
Latten	„	79.062	Telegraphenpfosten	„	154.968
Fassböden. . . .	„	12.497	Eichenrinde . . .	Klafter	21.104
Fassdauben . . .	„	75.139	Brennholz	„	104.151

Kohlen	Tons	737.944	Butter	Fass	12.036
Eisenstangen für Eisenbahnen . .	Stück	107.682	Käse	„	6.112
Gusseisen . . .	Tons	24.953	Kaffee	Säcke	5.854
Eisenerz	„	60.833	Mehl	Fass	47.875
Salz	Fass	596.596	Weizen	Bushel	39.490
„	Tons	10.263	Oel	Fass	21.411
Fische	Kisten	53.590	Wein.	Kisten	2.834
Trockene Häute .	Stück	5.721	Branntwein . . .	Fass	8.422
Frische Häute . .	Ballen	4.605	Ale und Bier . .	Gebinde	5.389
Schmalz	Fass	2.269	Ackerbaugeräthschaften	Stück	4.117
Schweinefleisch . .	„	7.595			

Dagegen ausgeführt:

Weizen	Bushel	10,603.828	Pelze	Ballen	4.266
Mais	„	31,735.395	Wolle	Pfd.	71.900
Hafer	„	5,887.383	Bretter	1000 Fuss	1,506.700
Roggen	„	675.972	Latten	1000 Stück	185.000
Gerste	„	768.769	Schindeln	„	900.000
Mehl	Fass	404.197	Backsteine . . .	„	127.500
Maismehl	„	16.663	Liqueure u. Spiritus	Fass	5.503
„	Säcke	4.399	Ale und Bier. . .	Gebinde	4.600
Futter	„	59.538	Eisenstangen für Eisenbahnen . .	Stück	17.751
Grassamen . . .	Pfd.	4,862.400	Heu	Ballen	17.353
Besenkorn. . . .	Ballen	3.211	Oelkuchen. . . .	Säcke	18.761
Rindfleisch . . .	Fass	4.100	Salz	Fass	7.086
Schweinefleisch . .	„	27.728	Rinder	Stück	1.394
Schmalz	Pfd.	2,894.510	Oel	Fass	6.323
Häute	Stück	38.489			

Die Einfuhr von Canada umfasste folgende Hauptgegenstände:

Ale, Bier und Porter	Gebinde	6.316	Reis	Säcke	1.200
Cement	Fass	7.049	Salz	Tons	12.928
Rindshaare . . .	Ballen	242	„	Fass	85.531
Ellenwaaren . . .	Kisten	383	„	Säcke	12.230
Fische	Fass	939	Soda, rohes . . .	Trommeln	503
Fensterglas . . .	Kisten	586	„ kohlensaures	Fass	268
Colonialwaaren . .	„	1.069	„ crystallisirtes	Kisten	167
Eisenabfälle . . .	Tons	1.875	„ doppeltkohlensaures . .	„	820
Gusseisen	„	6.406	„ Asche . . .	Fass	987
Latten	Stück	625.000	Stahl	Bund	729
Bretter	Fuss	7,516.000	Tabakpfeifen . . .	Kisten	3.115
Liqueure	Fass	1.557	Zinn	„	866
Citronen	Kisten	2.748	Wein.	„	3.656
Gurken	Fass	1.840			

Nach Canada wurde hauptsächlich ausgeführt:

Weizen	für	5,737.022	Doll.	Hafermehl	für	11.800	Doll.
Mais	„	1,069.586	„	Besenstroh	„	15.503	„
Hafer	„	29.840	„	Rindfleisch	„	6.300	„
Roggen	„	9.265	„	Schweinefleisch . .	„	65.347	„
Mehl	„	125.141	„	Schinken	„	3.063	„
Maismehl	„	6.755	„				

Digitized by Google

Der Gesammtwerth dieser Ausfuhr beziffert sich mit 7,107.468 Doll.

Eine deutliche Vorstellung von dem Importgeschäfte Chicago's giebt folgende Tabelle über die im Jahre 1873 bewerkstelligte Einfuhr aus dem Auslande:

Waarengattung	Werth, Doll.	Waarengattung	Werth, Doll.
Ale, Bier und Porter	46.543	Altes Eisenwerk	62.170
Brandies und andere Liqueure	22.440	Schienen	18.579
Bücher	30.915	Andere Eisenmanufacte	42.131
Messer und Scheren	20.196	Blei und Bleiröhren	2.997
Cigarren und Tabak	76.898	Bauholz	54.122
Teppiche	104.517	Latten	1.448
Kalbfelle	9.490	Marmor	14.382
Cement	26.817	Putzwaaren	25.347
Ellenwaaren	1,811.982	Pickles und Sauces	28.378
Droguen	23.601	Reis	27.363
Porzellan- und Glaswaaren	37.119	Soda	60.566
Galanteriewaaren	41.475	Stahl	22.310
Fische	21.848	Salz	183.106
Früchte und Nüsse	80.103	Samen	9.913
Gewehre	13.773	Weine	34.733
Glasscheiben	136.766	Uhren und derlei Material	1.895
Glaswaaren anderer Art	6.625	Verschiedene Waaren	137.235
Eisenwaaren	18.295	Zusammen	3,699.852
Roheisen	418.005		

Die Gesammteinnahme an Zöllen betrug im Jahre 1873 1,535.632 Doll., gegen 2,114.174 Doll. in 1872, somit um 578.542 Doll. weniger. Diese Abnahme ist dem Umstande zuzuschreiben, dass unmittelbar nach dem grossen Brande (9. October 1872) aussergewöhnlich viel Baumaterial zollfrei importirt, ausserdem der Zoll auf Thee und Kaffee abgeschafft wurde.

Von den nach Chicago gehörenden Schiffen gingen im Jahre 1873 8 von 1608 T. verloren; dagegen wurden 10 von 3380 T. hier neu gebaut und registrirt.

Der Umsatz in Mehl ergab gegen 1872 eine Zunahme von 50 pCt. und der Gesammtwerth der im Jahre 1873 hier eingegangenen Brodstoffe beträgt 65,550.000 Dollar. Der Verbrauch der Stadt belief sich auf 4,400.000 Scheffel aller Sorten.

An Mehl und Getreide ging ein:

		1873	1872	1871
Mehl	Fass	2,487.376	1,532.014	1,412.177
Weizen	Bushel	26,266.562	12,724.141	14,439.656
Mais	„	38,157.232	47,366.087	41,853.138
Hafer	„	17,888.724	15,061.715	14,789.414
Roggen	„	1,189.464	1,129.086	2,011.788
Gerste	„	4,240.239	5,251.750	4,069.410

Dagegen wurde von diesen Artikeln ausgeführt:

		1873	1872	1871
Mehl	Fass	2,303.490	1,361.328	1,287.574
Weizen	Bushel	24,455.657	12,160.046	12,905.449
Mais	„	36,754.943	47,013.552	36,710.030
Hafer	„	15,694.133	12,255.537	12,151.247
Roggen	„	960.613	776.805	1,325.867
Gerste	„	3,366.041	5,032.308	2,908.113

Digitized by Google

Der Viehhandel hat während des Jahrs 1873 einen noch viel bedeutenderen Aufschwung genommen, als der Handel in Brodstoffen. Die Zufuhr von Schweinen belief sich nahezu auf $4^1/_2$ Mill. Stück, gegen $3^1/_4$ Mill. in 1872. Die Zufuhr von Schafen hat etwas abgenommen, jedoch nicht in Chicago allein, sondern in allen Handelscentren des Landes. Dagegen erhöhte sich die Zufuhr von Rindvieh beinahe um 100.000 Stück.

Ueber die Ein- und Ausfuhr von Lebensmitteln und Vieh in den Jahren 1871 bis 1873 giebt folgende Tabelle Aufschluss:

Einfuhr.

		1873	1872	1871
Rindfleisch	Fass	7.158	14.512	53.289
Schweinefleisch	„	43.758	121.023	68.949
Gesalzenes Fleisch	Pfd.	58,782.954	48,256.615	30,150.899
Schmalz	„	26,571.425	19,911.797	17,662.798
Talg	„	8,406.823	.	.
Geschlachtete Schweine	Stück	233.156	235.905	272.466
Lebende Schweine	„	4,337.750	3,252.623	2,380.083
Rinder	„	761.428	684.075	543.050
Schafe	„	291.734	310.211	315.053

Ausfuhr.

		1873	1872	1871
Rindfleisch	Fass	33.938	39.911	89.452
Schweinefleisch	„	191.144	208.664	149.724
Gesalzenes Fleisch	Pfd.	343,986.021	238,727.484	163,113.891
Schmalz	„	89,847.680	86,040.785	61,029.853
Talg	„	11,574.813	.	.
Geschlachtete Schweine	Stück	200.906	145.701	169.473
Lebende Schweine	„	2,197.557	1,835.594	1,162.286
Rinder	„	574.181	510.025	401.927
Schafe	„	106.546	145.016	135.084

Der Umsatz in andern Handelsartikeln stellt sich wie folgt:

Einfuhr.

		1873	1872	1871
Butter	Pfd.	22,283.765	14,574.777	13,231.452
Wolle	„	34,486.858	28,180.509	27,026.631
Häute	„	36,885.241	32,387.995	25,026.034
Samen	„	52,813.468	44,755.412	20,234.154
Kartoffeln	Bushel	1,109.500	1,214.071	.
Salz	Fass	677.343	606.673	703.917
Spirituosen	„	72.942	163.991	120.060
Kohlen	Tonnen	1,300.000	1,398.024	1,081.272
Bauholz	1000 Fuss	1,084.993	1,183.659	1,039.328
Schindeln	1000 Stück	507.878	610.824	647.595
Latten	„	85.113	.	.
Baumwolle	Pfd.	777.745	.	.
Thee	„	11,675.680	.	.
Tabak	„	17,819.204	.	.

Digitized by Google

Ausfuhr.

		1873	1872	1871
Butter	Pfd.	10,813.422	11,497.537	11,049.367
Wolle	„	31,444.933	27,720.089	23,351.524
Häute	„	31,663.968	28,959.292	22,464.864
Besenstroh	„	6,654.598	.	.
Samen	„	25,382.413	22,328.542	14,213.989
Kartoffeln	Bushel	402.600	94.249	.
Salz	Fass	580.011	510.850	450.138
Spirituosen	„	80.432	169.564	171.031
Blei	Pfd.	.	10,842.717	5,994.751
Kohlen	Tonnen	.	177.087	96.833
Bauholz	1000 Fuss	558.455	417.827	541.223
Schindeln	1000 Stück	405.259	436.827	558.385
Latten	„	56.284	.	.
Baumwolle	Pfd.	73.236	.	.
Thee	„	2,338.773	.	.
Tabak	„	6,160.903	.	.

Die überwiegende Bedeutung des letztjährigen Handels ist hauptsächlich in den reichlicher eingehenden Sendungen von Brodstoffen, Schlachtvieh und Manufacturwaaren zu suchen. Hätten nicht Finanzkrisis und Geschäftsstockung ihren schädlichen Einfluss geübt, so würden sich die Verhältnisse noch weit günstiger gestaltet haben.

Der Verkehr in Häuten war im Jahre 1873 unstät und gänzlich unbefriedigend. Seit dem grossen Brande ist dieser Geschäftszweig fortwährend schwankend gewesen und die Finanzkrisis hat denselben nahezu gebrochen. Die Preise fielen von 12½ auf 8 Cents pr. Pfund und waren seit dem Rebellionskriege nicht so niedrig. Viele Häute werden jetzt von kleineren Inlandsplätzen direct nach dem Osten versendet.

Welchen Umfang der Postverkehr der Stadt Chicago erreicht hat, lässt sich aus nachfolgenden, das Jahr 1873 betreffenden Aufstellungen ersehen:

Empfang für Porto	788.066	Doll.
Geldanweisungs-Departement	10,471.946	„
Ausländische Geldanweisungen	160.000	„
Depositen bei Postmeistern in New-York, Boston und St. Louis	1,718.962	„

Registrir-Departement.

Packete empfangen	175.488	Stück
Packete in Transit	49.340	„
Stempelpackete zur Vertheilung	31.539	„
Briefe zur Vertheilung	185.857	„
Briefe für Stadtvertheilung	12.585	„
Unbestellbare Briefe	358	„
Hier registrirte Briefe	17.721	„
Registrirte Briefe zurückbefördert	488	„
Packet-Couverts benützt	83.280	„

Ausländische Briefe.

Briefe von hier ins Ausland	2,900.000	Stück
Zeitungen von hier ins Ausland	1,200.000	„
Briefe aus der Fremde	1,700.000	„
Zeitungen	975.000	„

Digitized by Google

Träger-Departement.

Postbriefe abgeliefert	15,257.373	Stück
Stadtbriefe abgeliefert	2,738.307	„
Zeitungen	3,538.504	„
Briefe eingesammelt	23,894.360	„
Zeitungen eingesammelt	5,161.766	„
Briefe nach der Post zurückgebracht	85.470	„

Ablieferung am Postschalter.

Briefe abgeliefert	2,006.186	Stück
Briefe angezeigt	137.808	„
Angezeigte Briefe abgeliefert	31.832	„
Unbestellbare Briefe nach dem Hauptpostamte geschickt	105.976	„
Unbestellbare Briefe an die Absender zurückgeschickt	81.125	„

Einheimische Post.

Briefe von Strassenkästen gesammelt	21,156.058	Stück
Briefe von Strassenbahnkästen (vom 8. September bis 31. December)	225.213	„
Briefe im Postamte deponirt	1,825.000	„
Briefe sonstwoher empfangen	7,633.686	„
Briefe von Eisenbahnämtern	15,000.000	„
Circulare im Postamt und in Strassenkästen	4,380.000	„
Säcke mit Zeitungen verschickt	227.500	„
Geschlossene Postpackete versendet	99.788	„
Geschlossene Postpackete empfangen	104.260	„

Die folgende Zusammenstellung bezieht sich auf die Geldanweisungen, die während des Jahrs 1873 durch das hiesige Postamt liefen:

Inland.

	Anzahl	Betrag Dollar
Ausgestellte Orders	33.638	675.621
Bezahlte Orders	349.044	4,358.674
Empfangen von deponirenden Postmeistern	.	5,437.651
		10,471.946

Ausland.

	Anzahl	Betrag Dollar	
Deutsch-International.			
Ausgestellte Orders	1778	35.778	
Bezahlte Orders	1407	38.536	
			74.314
Britisch-International.			
Ausgestellte Orders	3082	66.420	
Bezahlte Orders	686	15.395	
			80.815
Schweizer-International.			
Ausgestellte Orders	139	3.714	
Bezahlte Orders	47	1.280	
			4.994
Im Ganzen			10,632.069
Dagegen in 1872			7,937.751
Zunahme in 1873			2,694.318

Digitized by Google

Von den in dieser Stadt betriebenen Geschäften sind folgende am zahlreichsten vertreten:

Apotheker und Droguisten 195, Agenten für Feuer- und Lebensversicherungen 116, Aerzte 488, Bäcker 191, Barbiere 229, Buch- und Schreibmaterialienhändler 138, Buchdruckereien 101, Cigarrenfabriken 142, Cigarren- und Tabakhändler (Detail) 282, Commissionsgeschäfte 495, Colonialwaarenhändler (Detail) 1197, Ellenwaarenhändler (Detail) 239, Eisenhändler (Detail) 139, Fleischer 472, Versicherungsgesellschaften 109, Grobschmiede 127, Galanteriewaarenhändler (Detail) 135, Detailhändler in Herrenkleidern 178, Holz- und Kohlenhändler 129, Hôtels 105, Holzhändler (Nutzholz) 193, Kosthäuser 664, Agenten für Ländereien 642, Mehl- und Futterhändler 137, Möbelhändler 153, Maler 189, öffentliche Notare 194, Putzmacherinen und Händler mit Putzwaaren 179, Rechtsanwälte 557, Restaurationen 184, Schuhmacher 276, Schuh- und Stiefelhändler (Detail) 291, Schneiderinen für Damenkleider 229, Schneider 400, Uhrmacher und Goldarbeiter 164, Weinhändler 178.

Die Gesammtzahl aller in Chicago etablirten Geschäftsleute beträgt 12.794. Es erscheinen hier 80 Zeitungen und periodische Schriften. Chicago besitzt 212 Kirchen und 1100 öffentliche Strassen. Eisenbahngesellschaften bestehen hier nicht weniger als 31. Nach glaubwürdigen Angaben beläuft sich die Einwohnerzahl (rund) auf 465.000 Seelen. Eine genaue Uebersicht in dieser Beziehung ist bei der fortwährenden Bewegung eines Theils der hiesigen Bevölkerung kaum möglich.

Obgleich Chicago in seiner commerziellen und industriellen Entwicklung mit gewaltigen Schritten vorwärts strebt, so konnte doch nicht vermieden werden, dass sich, wie in jeder Grossstadt, bereits auch viel Noth und Armuth eingestellt hat.

Von den vielen europäischen Einwanderern hat sich in den letzten Jahren stets ein grosser Theil nach den westlichen Staaten der Union und speciell nach dem Staate Illinois und der Stadt Chicago gewendet; dass diese jedoch nicht in allen Fällen ihre Erwartungen erfüllt sehen, zeigt ein Bericht des Agenten der hiesigen deutschen Gesellschaft.

Darnach war von Mitte December 1872 bis Anfangs Februar 1873 der Zudrang von deutschen Hilfesuchenden in fortwährendem Steigen begriffen, und nahm von da an bis zum März allmälig ab, je mehr die Hilfsmittel der deutschen Gesellschaft sich erschöpften. In den genannten beiden Monaten sprachen im Bureau dieser Gesellschaft 3208 Personen vor, darunter 2057 Arbeitsuchende, dagegen nur 46 Arbeitgeber.

Nur 251 Personen konnte Arbeit verschafft werden; 639 Personen baten um Geldunterstützung, 242 um Rath und Beistand; 30 armen Kranken wurde eine Unterkunft im Hospital, 46 Personen eine Zuflucht im Armenhause verschafft.

Der Arbeitsmangel im Winter 1873/74 hat noch weit grössere Armuth erzeugt und sind allein im Monat Januar von der „Relief and Aid-Society" (welche aus dem Feuer-Unterstützungsfond noch ca. 600.000 Doll. in Verwaltung hatte) und dem „County-Agent" 96.000 und resp. 60.000 Doll. an Hilfesuchende und Bedürftige ausgezahlt worden.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von New-Orleans.

New-Orleans. Während des 12monatlichen Zeitraums vom 1. September 1872 bis 31. August 1873 hat in diesem Hafen der nachstehend ausgewiesene Verkehr von Handelsfahrzeugen stattgefunden:

Flagge	Einlauf		Auslauf	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Amerikanische:				
Küstenschifffahrt	514	280.588	484	268.672
Verkehr mit fremden Häfen	268	243.829	253	178.349
Zusammen: Amerikanische Schiffe . .	782	524.417	737	447.021

Digitized by Google

Flagge	Einlauf		Auslauf	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische: Segelschiffe . .	3	1.883	3	1.883
Englische:				
Dampfer	70	106.732	70	106.732
Segelschiffe	192	127.236	182	126.611
Deutsche:				
Dampfer	15	44.238	15	44.238
Segelschiffe	21	14.058	21	14.058
Spanische:				
Dampfer	12	14.454	12	14.454
Segelschiffe	108	46.082	104	54.442
Mexikanische:				
Dampfer	1	280	1	280
Segelschiffe	3	454	3	454
Costo Rica: Dampfer	8	5.772	8	5.772
Norwegische: Segelschiffe	62	29.208	59	28.892
Italienische: "	18	5.882	16	5.741
Französische: "	17	27.181	17	27.180
Schwedische: "	3	3.220	3	3.220
Dänische: "	4	1.408	3	1.116
Russische: "	2	1.420	2	1.419
Holländische: "	1	440	1	440
Zusammen: Fremde Schiffe . .	540	429.948	520	436.932
Gesammtverkehr . .	1322	954.365	1257	883.953

Von obigen Schiffen gehörten 525 von 52.371 Tonnen speciell dem Markte von New-Orleans theils für den Verkehr zur See, theils für die Flüsse und Binnengewässer an. Es befanden sich darunter: 5 See-Dampfschiffe von 2592 Tonnen, 151 Fluss-Dampfschiffe von 36.720 T. und 369 Segelschiffe von 13.059 Tonnen.

Sowohl bei der Anzahl der Schiffe als auch beim Tonnengehalt erfuhr New-Orleans für das bezeichnete commerzielle Jahr wieder eine merkliche Abnahme. Dies ist zwar einerseits für die Prosperität des Hafenplatzes gerade keine erfreuliche Thatsache, anderseits jedoch gestaltet sich dadurch die Rentabilität des schwimmenden Eigenthums um so günstiger.

Die Erfahrungen des Vorjahrs und die Nachfrage nach Schiffsraum für den Transport von Getreide mögen wohl manche Fahrzeuge, welche sonst während der Geschäftssaison gewöhnlich mit New-Orleans verkehrten, von diesem Hafen entfernt gehalten haben.

Mehr als in früheren Perioden trat eine Abnahme des Schiffsverkehrs unter amerikanischer Flagge hervor, denn während dieselbe im Vorjahre noch mit $^{3}/_{4}$ des gesammten Tonnengehalts figurirte, betrug sie diesmal kaum über die Hälfte.

Diese Einbusse der amerikanischen Flagge im überseeischen Verkehr kam zunächst England zugute, von wo 192 Segelschiffe und ausserdem 70 Dampfer mit einer gegen das Vorjahr um 70.000 Tonnen grösseren Tragfähigkeit einliefen; ferner der spanischen Flagge mit 20.000 T., der norwegischen mit 22.000 T. und der französischen mit 17.000 T. Zunahme.

Ein kleiner Dampfer unter der Flagge von Costa Rica machte versuchsweise mehrere Fahrten nach den südlichen Häfen des Golfs, dieselben mussten jedoch wegen mangelnder Unterstützung wieder eingestellt werden.

Unter österreichisch-ungarischer Flagge berührten diesen Hafen 3 Schiffe, von denen 2 mit Wein und gemischter Ladung aus Frankreich, und 1 in Ballast aus South-

Digitized by Google

ampton kam. Eines dieser Fahrzeuge segelte von hier mit Tabak nach Neapel, 1 mit Baumwolle und sonstiger Ladung nach Liverpool, beide gegen vortheilhafte Frachtsätze, während das dritte, das bereits in Europa vermiethet wurde, zu ungünstigen Bedingungen Fassdauben nach Marseille führen musste.

Wie bereits angedeutet, hatte die Abnahme der eingelaufenen Schiffe wesentlich höhere Frachtsätze zur Folge, so zwar, dass während des Sommers an 15.000 bis 20.000 Fass Tabak lange Zeit auf Verschiffung warten mussten.

Obgleich nicht in demselben Verhältnisse, behaupteten sich doch die Baumwollfrachten so hoch, dass dabei für die Rheder ein Nutzen erübrigte, wenn man überhaupt die allgemeine Annahme, dass bei $^{1}/_{2}$ Penny Fracht nach Liverpool ein Schiff mehr als seine Unkosten verdiene, als wahr gelten lassen will.

Dieser Satz von $^{1}/_{2}$ Penny dauerte nur für kurze Zeit, stieg dann auf $^{11}/_{16}$, später abwechselnd auf $^{13}/_{16}$ und selbst bis 1 Penny für Segelschiffe, nach Havre auf $1^{1}/_{4}$ bis $1^{7}/_{8}$ Cents.

Dampfschiffe konnten keine entsprechend höheren Raten bedingen, da eine rasche Ankunft speciell von Baumwolle nicht erwünscht schien, sondern man sich durch Verschiffung per Segel eher billigeren Lagerraum verschaffen wollte.

Hand in Hand mit dem reducirten Schiffsverkehr ging der Import aus fremden Ländern. Hinsichtlich des Umfangs desselben sprechen nachstehende Ziffern für sich selbst. Der Werth aller Einfuhren betrug 18,282.527 Dollar, wofür an Eingangszoll 3,735.000 Doll. entrichtet wurden, gegen 5,184.000 Doll. im Jahre zuvor.

Gleichwie in früheren Jahren erreichte der Mississippi mit Eintritt der warmen Jahreszeit vorübergehend eine bedrohliche Höhe, ohne dass jedoch ausgedehntere Ueberschwemmungen stattgefunden hätten; im Uebrigen trat während des grössten Theils des Jahrs ein zu niederer Stand der Flüsse dem Verkehr hindernd entgegen.

Dadurch konnten Dampfboote nach und von jenen Gegenden, welche noch ohne oder zu weit von Eisenbahnen entfernt sind, die höchsten Frachten erzwingen, so z. B. von Shreveport am Red River 10—12 Doll. pr. Ballen Baumwolle, gegen 2 Doll. bei normalem Wasserstand.

Allerdings suchten auch die Eisenbahnen durch Erhöhung ihrer Tarife von solchen Hindernissen des gewohnten Verkehrs Nutzen zu ziehen, wenn auch nicht in gleichem Verhältniss; und mit Rücksicht auf die raschere Beförderung scheute man im Innern einen Transport von 20, 30 und selbst 40 Meilen per Achse nicht, um die Schienenstrasse zu erreichen.

Seitdem durch besseres Ineinandergreifen der verschiedenen Eisenbahnlinien deren Fahrten verlässlicher und rascher geworden sind, verlieren die prächtigen Mississippi-Dampfer immer mehr von dem Personenverkehr mit dem entfernten Westen und müssen gewöhnlichen Schleppdampfern weichen, deren 7 während der vorbezeichneten 12monatlichen Periode 49 Reisen zwischen hier und St. Louis machten und 180 Barken von zusammen 80.000 Tonnen remorquirten, und zwar zu Frachtsätzen, mit denen weder die andern Dampfboote noch die Eisenbahnen zu concurriren vermögen.

Theils durch höhere Preise, theils durch Zunahme der betreffenden Production überstieg der Werth der Ausfuhren aus dem Innern denjenigen des Vorjahrs um 15 Mill. Dollar; er betrug nämlich 185 gegen 170 Mill. bei einem Gesammtexport von 104,406.840 Doll., so dass für New-Orleans und die von hier zu versorgenden Theile der Vereinigten Staaten ein Consum an einheimischen Erzeugnissen im Werthe von ca. 80 Mill. sich herausstellt.

Trotz Imigrationsbureaux, cooperativen Gesellschaften und anderen anscheinend verführerischen Anerbietungen von Seiten der Landeigenthümer können keine Einwanderer nach Louisiana herangezogen werden. Obgleich Arbeitslöhne hoch, Stadt und Land frei von Epidemien waren, kamen im Jahre 1872/73 nur 4199 Einwanderer

Digitized by Google

(gegen 5288 in 1871/72) lediglich aus deutschen Häfen hier an, und zog der grösste Theil derselben, wie seit mehreren Jahren, nach Texas.

Die Leistungen der Neger, wenn sie gut behandelt und ordentlich bezahlt werden, scheinen mehr als seit Aufhebung der Sklaverei zu befriedigen; nichtsdestoweniger wird allgemein eine Reduction der Löhne beabsichtigt, was dem Pflanzer nicht zu verdenken ist, wenn man einerseits die ungünstigen Ernteergebnisse der letzten Jahre, andererseits die Gleichgiltigkeit der Neger in Betreff ihrer Bezahlung, deren grösseren oder geringeren Werth die Wenigsten von ihnen zu schätzen wissen, in Betracht zieht.

Einen sprechenden Beweis von der Leistungsfähigkeit des Südens, sei es mit weissen oder schwarzen Arbeitern, liefert das Erträgniss der Baumwollernte im Jahre 1872/73. Ohne besondere Anstrengungen überstieg dieselbe die vorhergehende um ca. 40 pCt. und steht mit 3,736.897 Ballen (gegen 2,854.351 in 1871/72) als eine der grössten da, die je erzielt wurden. Auch der auf New-Orleans entfallende Theil dieser Ernte ist um $1/3$ grösser als im Vorjahre, nämlich 1,407.821 gegen 1,070.239 Ballen.

Minder günstig gestaltet sich das Verhältniss in Bezug auf den Werth des gewonnenen Products, der nur eine Zunahme von beiläufig 20 pCt. erfahren hat, nämlich 119 Mill. Doll. gegen 99 Mill. im Vorjahre.

Nach dem schlechten Resultat der vorhergehenden Ernte darf die Zunahme derjenigen des Jahrs 1872/73 nur zum Theil einer grösseren Anpflanzung zugeschrieben werden, weil es eben den meisten Pflanzern an den Mitteln hiezu fehlte. Das namhaftere Erträgniss ist vielmehr in einem äusserst günstigen Spätsommer zu suchen, welcher die Schäden des von Mai bis August andauernden Regens wieder gut machte und auch den Verwüstungen durch Raupen und Würmer ein Ziel setzte.

Ferner ermöglichte das lange Ausbleiben von Frösten und Stürmen das Pflücken bis gegen Ende des Jahrs, und durch die lohnenden Preisverhältnisse angeeifert, sammelte man noch im Frühjahr die an der Pflanze oder auf dem Erdboden vorhandene Baumwolle.

Dass unter solchen Umständen die Steigerung der Menge vielseitig auf Kosten der Qualität erzielt worden sei, zeigte die Erfahrung nur zu bald, denn schon die ersten Ankünfte neuer Baumwolle im October wiesen selbst in den feinsten Sorten Staub und Sand auf; späterhin wurde diese Beigabe zur wahren Plage, so zwar, dass geringe Waare an 40—50 pCt. davon enthielt.

Dass dieses nicht zufällig, sondern absichtlich geschehen, lag auf der Hand; denn man beschränkte sich nicht blos darauf, die Ballen durch Sand oder Wasser schwer zu machen, sondern suchte auch durch jede mögliche und bisher ungekannte fraudulöse Verpackung einen höheren Erlös zu sichern.

Es dürfte daher keine Ueberschätzung sein, wenn man annimmt, dass durch derlei Manipulationen die Ernte sowohl an Zahl der Ballen als an Gewicht um $1/10$ grösser sich herausstellte, als thatsächlich producirt wurde.

Diese Uebelstände konnten indessen der Kauflust keinen Einhalt thun; im Gegentheil, während des grössten Theils der Campagne stritt man sich förmlich um die ausgebotene Baumwolle, und ein Käufer überbot den andern in Preisen, welche der Werth der Waare nicht rechtfertigte und die sich schon im Frühjahr als zu hoch erwiesen, nachdem das Ernteerträgniss wesentlich grösser erschien, als man es ursprünglich geschätzt hatte.

Durch dieses unüberlegte Treiben wurde schon vor Ende des Jahrs die Reihe der so zahlreich eingetretenen Zahlungseinstellungen eröffnet, und zwar nicht allein unter Baumwollkäufern, sondern auch unter Pflanzern und deren Commissionären, wodurch das pecuniäre Resultat der grossen Ernte zu einem problematischen wurde.

Von den hier empfangenen 1,407.821 Ballen gingen nach: England 733.007 B., Frankreich 194.088 B., Deutschland 84.833 B., Holland und Belgien 32.317 B.,

Digitized by Google

Schweden 4.143 B., Spanien 40.266 B., Mittelmeerhäfen 24.518 B., Russland 63.886 Ballen, nördlichen Häfen der Vereinigten Staaten 228.968 B. Es betrugen sonach die Verschiffungen im Ganzen 1,406.026 Ballen.

Die Cultur des Zuckerrohrs speciell in Louisiana scheint die biblischen sieben fetten und sieben mageren Jahre durchmachen zu müssen, befindet sich aber leider noch immer im Stadium der letzteren und allem Anscheine nach noch nicht im allerletzten derselben.

Das Jahr 1872/73 brachte wieder eine Missernte, und wenn auch während desselben blos 1517 Plantagen, gegen 1542 im Vorjahre, in Betrieb waren, so steht doch der Ausfall, nämlich: 108.520 gegen 128.461 Fass Zucker und 161.276 gegen 188.305 Barrels Melasse, ausser allem Verhältniss zu der Beschränkung des angebauten Landes. Das geringere Erträgniss ist lediglich eine Folge nachtheiliger Witterungsverhältnisse, denn das neu gepflanzte Rohr blieb klein und zuckerarm, und das ein- und zweijährige lieferte fast gar keine Ernte.

Infolge der geschmälerten Production erzielte man sowohl für Zucker als Melasse durch gute Qualität wesentlich höhere Preise als im Jahre vorher, und zwar für Zucker bei 7—11 Cents pr. Pfd. um ca. 10 pCt., für Melasse bei 55—70 Cents pr. Gallone um 20—40 pCt. mehr.

Die Bemühungen, den Tabak wie in früheren Jahren wieder nach dem hiesigen Markte zu leiten, haben auch in 1872/73 ihre, wenn auch bescheidenen Früchte getragen, indem sich die Ankünfte um ca. 10 pCt. vermehrten: 30.191 gegen 27.425 Fass.

Die geringe Qualität der Ernte machte einerseits grössere Preisschwankungen unmöglich, während dadurch anderseits die gewohnte Nachfrage der europäischen Märkte sich so ziemlich fern hielt. Es waren denn auch fast ausschliesslich nur die Contrahenten der französischen und italienischen Regie-Lieferungen thätig, die aber trotz ziemlich gleichmässiger Preise durch hohe Frachten grosse Enttäuschungen erfahren haben.

Von den für die Ausfuhr declarirten 19.984 Fass gingen 3723 (gegen 5471) Fass nach Bremen, 410 (gegen 244) Fass nach England.

Der Reisbau gewinnt von Jahr zu Jahr zum Nachtheil des Zuckerrohrs mehr Ausdehnung, da er wesentlich billiger und sicherer ist und dessen Erträgniss 3—4 Monate früher realisirt werden kann; die Cultur ist eine um so leichtere, als Zuckerland mit wenig Mühe dafür hergerichtet werden kann.

Wenn die Zunahme des Ernteerträgnisses in den letzten paar Jahren nicht sehr beträchtlich war, so liegt der Grund hiefür darin, dass viele Pflanzer vorerst blos Versuche machen wollten, deren Resultat dahin führen dürfte, durch den Anbau von Reis die Nachtheile, welchen man bei dem Zuckerrohr seit Jahren ausgesetzt ist, zum Theil wieder gut zu machen.

Die Ernte von 1872/73 lieferte 52.206 Fass, gegen 49.571 Fass im Vorjahre. Die Preise stellten sich pr. Pfd. auf 6—8 Cents für gewöhnliche und auf 8—9 Cents für beste Qualität. Das Product ging ganz in den einheimischen Consum über.

Der Zunahme der Baumwollernte entsprechend, welche von jeher als Barometer für die commerziellen Verhältnisse von New-Orleans gegolten hat, zeigte der Verkehr in allen andern Producten sowohl dem Werthe als auch der Menge nach eine Vermehrung.

Insofern sich dies auf die dem Süden eigenen Producte: Baumwolle, Zucker und Tabak bezieht, ist darin ein erfreulicher Beweis des Fortschritts zu erkennen. Dieser erscheint jedoch wesentlich geschwächt durch grosse und immer noch zunehmende Bezüge der alltäglichsten Lebensbedürfnisse, als: Mehl, Mais in Körnern und gemahlen, Hafer, gesalzenes und geräuchertes Fleisch, Butter, Schweinefett, selbst Zwiebeln und Kartoffeln, aus dem Westen.

Bis nicht der Süden aufhört, für diese Gegenstände, die so leicht an Ort und Stelle selbst zu produciren wären, beinahe gänzlich vom Westen abzuhängen, kann wohl kaum von einer rationellen oder lucrativen Landwirthschaft die Rede sein.

Die Steigerung in den Zufuhren aus dem Innern brachte neuerdings manche Artikel heran, welche, wie in früheren Jahren, wieder ihren Weg nach Europa fanden und allem Anscheine nach günstige Resultate ergaben, darunter namentlich: gesalzene Häute, Schweinefett, Harz, Moos als Ersatz für Rosshaar, und je nach den jeweiligen Preisen Mehl, Weizen, Mais und Fleischconserven.

Banken, Assecuranzgesellschaften und andere öffentliche Unternehmungen haben wohl grössere oder kleinere Dividenden abgeworfen, doch standen dieselben keineswegs im Verhältniss zu dem angelegten Capital und waren noch viel weniger einem gesunden Geschäftsgange entsprechend.

Die Staats- und Stadtsteuern vom Grundeigenthum waren zwar im Jahre 1872/73 um 1 pCt. geringer als im Vorjahre (4 gegen 5 pCt.), doch wurde die Reduction durch grössere Einschätzung ziemlich aufgewogen, und dadurch insofern wenig erreicht, als viele Steuerpflichtige die Zahlung ganz verweigerten. In den betreffenden Budgets war daher ein Gleichgewicht unmöglich und konnte weder Staat noch Stadt den fälligen Verbindlichkeiten an Zinsen, Gehalten etc. nachkommen.

Wie ungenügend das vorhandene Geschäftscapital ist, zeigte sich recht deutlich, als die verschiedenen Bodenproducte in Bewegung gesetzt und zu Markte gebracht werden sollten, denn gerade zu dieser Zeit (von October bis März) war Geld gegen beste Sicherheit nicht unter 2—3 pCt. pr. Monat zu beschaffen, während es in den Sommermonaten vergebens zu 8 pCt. per annum ausgeboten wurde.

Als erste Folge dieser seit Jahren andauernden Verhältnisse fand die Zahlungs-Einstellung der Crescent City-National Bank statt, welche grösstentheils durch Verluste an Wechseln auf Europa nicht allein ihr ganzes Capital, sondern auch ihre Depositen eingebüsst hat.

Durch regelmässige Verkäufe von baarem Gold hat das Schatzamt der Vereinigten Staaten es dahin gebracht, das Goldagio so ziemlich niederzuhalten. In New-York fluctuirte es im Jahre 1872/73 infolge des bekannten Börsenspiels zwischen 112 und 118, hier dagegen, wo dieser Umstand nicht in Betracht kommt, bewegte es sich zwischen 111 und 117 — Extreme, hinter denen das Vorjahr um 3—4 pCt. zurückblieb.

Obgleich im Allgemeinen diesen Schwankungen folgend, behaupteten sich dennoch Wechsel auf Europa im Durchschnitte höher als während des Vorjahrs, abgesehen von dem momentanen Einflusse von Frage und Angebot. Der Cours auf London stand zwischen 120—128, auf Paris zwischen 450 und 480.

Personalnachrichten.

— Der neu ernannte k. und k. Honorarconsul George d'Auzac in Nizza hat von Seite der französischen Regierung das Exequatur erhalten und hierauf sein Amt angetreten.

— Der k. und k. Generalconsul Dr. Karl Ritter v. Scherzer hat die interimistische Leitung des k. und k. Generalconsulates in Smyrna dem Viceconsul Jellinek übergeben, um auf seinen neuen Posten nach London abzugehen.

— Der k. und k. Consul Rudolf Filek v. Wittinghausen hat die Leitung des k. und k. Consulates in Adrianopel übernommen.

— Der k. und k. Generalconsul Julius Zwiedinek v. Südenhorst in Beirut hat eine Urlaubsreise nach Europa angetreten und für die Zeit seiner Abwesenheit die Leitung der Amtsgeschäfte dem k. und k. Viceconsul Wilhelm Seewald übertragen.

— Der k. und k. Consul Alois Rossi in Tripolis (Barbaresken) ist mit Tod abgegangen. Herr G. B. Gagliuffi hat einstweilen die Führung der Consulatsgeschäfte übernommen.

Digitized by Google

Namensverzeichniss der leitenden k. und k. österreichisch-ungarischen Consular-Functionäre in sämmtlichen fremden Staaten*).

(Richtiggestellt bis Mitte Juni 1875.)

(Abkürzungen: G. A. = General-Agent; G. C. = General-Consul; G. C. St. = General-Consul-Stellvertreter; C. = Consul; V. C. = Vice-Consul; C. A. = Consular-Agent; G. = Gerent; i. L. = interimistischer Leiter; C. D. = Consular-Delegirter.)

A.

Aagaard Andreas, C., Tromsoe.
Acebal Dionys, C. A., Gijon.
Adae Otto M., C. Cincinnati.
Adam Achilles jun., V. C., Boulogne sur Mer.
Adermann Heinrich, C. A., Swinemünde.
Adler Nathanael, C., Port Elizabeth.
Albergati Marchese Francesco, C., Bologna.
Albon Gustav Baron d', V. C., Roman.
Alby Tranq., C. A., Philippeville.
Alcain Bernhard, C. A., S. Sebastiano.
Ali Joseph d', V. C., Trapani.
Alsen C. H., C. A., Kurachee.
Amirauld Peter G., C. A., La Rochelle.
Anderson William, C., Capetown.
André Georg, C., San José.
Andrews Hugo, C. A., Belfast.
Angeli Robert, V. C., Spezia.
Ardia Lorenz d', C., Civitavecchia.
Auzac George d', C., Nizza.

B.

Baas Andreas Heinrich Julius, C., Sydney.
Baasch Eduard, C., Puerto Cabello.
Bader Adolf, C., New-Orleans.
Banfield John, C. A., St. Mary.
Barana Manuel, C. A., Vigo.
Barbon Philipp, C. A., Scalanuova.
Bargigli Dr. Theodor, V. C., Metelin.
Barissich Alois, V. C., Rhodus.
Barth Robert, C., St. Louis.
Batta Emil, i. L., Kertsch.
Bauer Raphael, C., Brüssel.
Baumbach Moriz v., C., Milwaukee.
Becker Karl, C., Copiapo-Caldera.
Begasse Joseph, C., Lüttich.
Belfiore Francesco, V. C., Siracus.
Benator Joseph, C. A., Rabat.
Benediks Karl, G. C., Stockholm.
Bergh A. L. van den, jun., V. C., Portsmouth-Southampton.
Bertrand Jean, V. C., Damascus.
Beste F., V. C., Harburg.
Beurmann Hermann, C. A., Geestemünde.
Bianchi Karl Rit. v., C., Funchal (Madeira).
Bielefeld Joseph, C., Carlsruhe.
Blyth Hammond Heinrich, C. A., Ramsgate.
Boismenu Franz G., C. A., S. Malo.
Boleslawski Karl Rit. v., C., Tunis.
Bonafin Bonifaz, V. C., Nauplia.
Bourgoin Cölestin, V. C., Bona.
Bratich Peter, C. A., Sta. Maura.
Brazzafolli Domenico A., V. C., Tschesme (Chio).
Brenner-Felsach Ernst Baron, G. C., Warschau.
Briaudeau Peter Tristan jun., C., Nantes.
Brightman Heinrich Ansen, V. C., Northshields und Newcastle.
Broad William, V. C., Falmouth.
Brusca Emil, C. A., Sassari.
Budich Karl, V. C., Santos.
Bulizza Cesare, C., Livorno.

*) Nachtrag zu der im I. Hefte dieser Mittheilungen enthaltenen Uebersicht der k. und k. österreichisch-ungarischen Consular-Aemter.

C.

Caboga-Cerva Bernhard Graf, G. C., Jerusalem.
Cadet Anton, C. A., Rodosto.
Calice Heinrich Freiherr v., G. C., Bukarest.
Calzavara Louis, V. C., Avlona.
Cantoni Eugen Barone, G. C., Mailand.
Cariniani Dr. Friedrich Karl, C., Durazzo.
Casa de Beig Pedro de Alcantara, C. A., Bougie.
Castravelli Marcus, C. A., Mersina.
Catafago Alexander, V. C., Saïda.
Catziflis Theodor, V. C., Tripoli di Soria.
Cavalini Anton, C. A., Cerigo.
Chiari Gerhard Rit. v., G. C., Salonich.
Cischini Joseph Rit. v., G. C., Alexandrien.
Claussenius A., G., Chicago.
Cohen Sigismund, V. C., Manchester.
Cohn Dr. Philipp Isaak, C., Breslau.
Colacichi Bernhard, C. A., Alessandretta.
Coliva Aristides, C. D., Enos.
Collier William F., V. C., Plymouth.
Conighi Alexander, C., Singapore.
Conversano Johann, C. A., Galipia.
Corato Ambrosius, C. A., Taranto.
Cote Marius, C., Lyon.
Cowell Richard, C., Gibraltar.
Csörgeö Eugen v., C., Corfu.
Cunard William, C., Halifax.

D.

Dart Philipp, C. A., Angra auf Terceira (Azoren).
Daveggia Alois, G., Ismaïlia.
Delden Ambrosius J. W. van, G. C., Batavia (Java).
Denis N., G., Bengasi.
Dieckmann Johann, C., Kingston (Jamaica).
Dimisso Karl, C. A., Sciacca.
Dörr Wilhelm, V. C., Malaga.
Dragomanović Joseph, V. C., Livno.
Dragoritsch Karl, G. C., Danzig.
Drasinos Theodor, V. C., Brindisi.
Dreier C. H., C., Iquique.
Dreifus Theodor Freiherr v., C., Stuttgart.
Drumond Hay John, G. A., Tanger.
Duarte Juan, C. A., Algeciras.
Dubravcich Joseph, C., Syra.
Dworžak Ritter v. Walden Joseph, G. C., Patras.
Dyes Ludwig Gottfried, G. C., Bremen.

E.

Elfenbein Karl, C., Reval.
Elmalek J. A., C. A., Mogador.
Escher Victor, V. C., Aden.
Ewald Otto, V. C., Rio grande do Sul.
Exelbirth Bernhard, V. C., Nowosielitza.

F.

Falkeisen Robert, V. C., Brussa.
Farina Giustino, C. A., Pescara.
Fehling J., C., Lübeck.
Fernandes F. Joaquim, V. C., Belem di Parà.
Fernau Wilhelm, V. C., Callao.
Ferreira da Silva José, V. C., Maranhao.
Ferretti Franz Graf, C., Ancona.
Filek v. Wittinghausen Rudolf, C., Adrianopel.
Fleres Anton, V. C., Messina.
Florio Ignaz, G. C., Palermo.
Fontana Francesco, C., St. Thomas (West-Indien).
Forde Lewis, C. A., Larache.
Francudi Constantin, C. A., Limasol.
Fürth Ignaz, C., Panama.

G.

Gagliuffi G. B., i. L., Tripolis.
Galbraith James, V. C., Glasgow.
Gambino Antonio Sciplino, C. A., Mazzara.
Garrido Antonio, G., Coruña.
Gem Eduard, V. C., Birmingham.
Geofroy Alphons, C. A., Latachia.
George Christoph, C. A., Mazagan.
Gercovich S., C. A., Stanchio.
Gersaglia Cosmus, G., Tenedos.
Ghetti Nikolaus, C. A., Rimini.
Ghezzi Johann, G. C., Algier.
Ghika Johann, V. C., Pyrgos.

Digitized by Google

Gioffré Santi, V. C., Terranova.
Glocke F. E., C. A., Cuxhaven.
Glücklich H., C. A., Burgas.
Golvao Ferdinand, C. A., Lagos.
Granet Eduard, V. C., Girgenti.
Grimaldi Emanuel, C. A., Catanzaro.
Grimm Eugen, C., Riga.
Groof Louis, V. C., Vlessingen.
Gross Karl Wilhelm, G. C., Rio de Janeiro.
Grüner Joseph Ritter v., G. C., Leipzig.
Guizille August Joh., C. A., Lorient.

H.

Hall William Gilmour, C., Bombay.
Hanewinkel Fr. W., C., Richmond.
Hansal Martin, C., Chartum.
Hansen Johann, G. C., Kopenhagen.
Hanswenzl Johann, C., Jassy.
Haupt Joseph, C., Amsterdam.
Havemeyer Theodor A., G. C., New-York.
Havenith Jules, C., Antwerpen.
Heimendahl Rudolf, C. Buenos-Ayres.
Hellmann Wilhelm, C., Tacna-Arica.
Herzfeld Stephan Rit. v., G. C., Smyrna.
Hill Charles, V. C., Bristol.
Hingston R., C. A., Dartmouth.
Hoffer Ritter v. Hoffenfels Max, G. C., Buenos-Ayres.
Hoffmann Dr. E., C., Honolulu.
Homfray A., V. C., Newport-Mon.
Howard R. N., V. C., Weymouth Portland.

I.

Issandoro Isidor, C. A., Porto Lagos (Xanti).
Issandoro Philipp, C. D., Xanti.
Istar Johann, C. A., Candia.
Ivancich Johann, C. A., Berdiansk.
Ivich Fortunat, C., Piräus.

J.

Jackson T. T., C. A., Milford.
Jaxa-Dembicki Julius v., V. C., Prevesa.
Jerinich Joseph F., V. C., Ismail.
Jouve J. B., V. C., Toulon.
Juhl P., G., Amapala.

K.

Kahil Anton, G., Damiette.
Kallay v. Nagy-Kálló Benjamin, G. C., Belgrad.
Kaufmann Julius, C., Galveston.
Kellner Friedrich, C. A., Saffy.
Kjelland J., C. A., Stavanger.
Klopp Hermann J., C., Leer.
Klünder Rütger, C., Penang.
Knapitsch Franz Edler v., G. C., Monastir.
Kohen Heinrich, C., Cardiff-Newport.
Kohen Ignaz, C., Malta.
Krapf Ritter v. Liverhof Dr. Ferdinand, G. C., Liverpool.
Kremelberg J. D., C., Baltimore.
Krohn Wollert Dankert, C., Bergen.
Krüger Christian, G. C., Lima.
Kulissich Ludwig, C. A., Nikolajeff.
Kulissich Nikolaus, G., Kertsch.
Kummerer Rudolf, C. Sidney.
Kwiatkowski Karl v., C., Galatz.

L.

Labhart-Lutz J. C., C., Manila (Philippinen).
Ladenburg Karl, C., Mannheim.
Ladico Spiridion de, C. A., Mahon.
Laer Thomas, C. A., Surabaya.
Lalande Armand, C., Bordeaux.
Lané Adolf, V. C., Maroim.
Lapeen Jean, C. A., Casablanca.
Latimer W. N., C., San Juan de Puerto Rico.
Le Bidart Anton v., G. C., Moskau.
Leborgne Augustin, C. A., Fécamp.
Lehnhoff Edmund, C., Guatemala.
Lenk v. Wolfsberg August, G. C., Barcelona.
Le Pomellec Eduard, V. C., Brest.
Leseigneur P. A., C. A., S. Valery en Eaux.
Licen Anton, G., Küstendje.
Lippich Friedrich, C., Priserend.
Livramento José Baron de, C., Pernambuco.
Low Andreas, V. C., Savannah.
Lucca Franz de, C. A., Gallipoli.
Lübecke Eduard, C., Stettin.

Lüling Florenz, G., Matanzas (Cuba).
Lutterotti Joseph, V. C., Sofia.

M.

Mair D., V. C., Helvetsluis.
Maissonnave e Cutayar Johann, C. A., Alicante.
Manger Leon, C. A., Cherbourg.
Marichich Johann, V. C., Volo.
Martinez Neale José, C. A., Almeira.
Martyrt Georg v., G. C., Lissabon.
Masius Wilhelm, C., Bangkok.
Mateucci Raphael, C. A., Sinigaglia.
Mathews John, G., Penzance.
Matterazzo Philipp, C. A., Gaëta.
Maurig Ritter v. Sarnfeld Anton, G. C., Marseille.
Mayer Heinrich, G., Charleston.
Mazzorana Anton, C. A., Mariupol.
Meyer Joaquim Theodor, V. C., Trinidad (Cuba).
Meyer Karl, C., Gothenburg.
Michelli Franz, C., Cork und Queenstown.
Michieli E., G., Sinope.
Miklasievicz Joseph, C. A., Saffed und Tiberia.
Miksche Ferdinand, C., Canea.
Mohr Ferdinand, C. A., Kiel.
Mollnár Karl v., V. C., Krajova.
Montlong Oscar, G. C., Rustschuk.
Moreno y Torres Miguel, C. A., Denia.
Moretti Karl, V. C., Zante.
Mücke Gustav, C., S. Francisco.

N.

Negruss Nikolaus, V. C., Beltsch.
Neil J. O., C. A., Londonderry.
Neil Johann Torlades O., C. A., Setubal.
Nettovich Stanislaus v., G., Antivari.
Neumann Anton, V. C., Giurgevo.

O.

Oculi Peter, C., Janina.
Oehlmann Christ. Ludwig, C., Königsberg.
Oesterreicher Gustav, C., Constantinopel.
Omčikus Nikolaus, V. C., Brčka.
Oppenheim Eduard, G. C., Köln.
Overbeck C. F., C., Rangoon.
Overbeck Gustav Freiherr v., G. C., Hongkong und Macao.
Overzee Friedrich van, V. C., Rotterdam.

P.

Pajno Angelo, C. A., Lipari.
Panunzio Joseph, G., Molfetta.
Parlender Peter, V. C., Barletta.
Pascal Jakob, V. C., Jaffa.
Pascotini Joseph, V. C., Larnacca (Cypern).
Pavlides Giovanni, C. A., Nicosia.
Pedreno Andreas, V. C., Cartagena.
Perez N., G., Ferrol.
Pertazzi Friedrich Rit. v., C., Tultscha.
Petersen Peter, G. C., Christiania.
Philippe Karl, C. A., S. Lucas de Barameda.
Picciotto Moisé Rit. v., G. C., Aleppo.
Pilat Friedrich v., G. C., Venedig.
Pimont Prosper, C. A., Rouen.
Pinto Egyd Carlos Augusto, V. C., Ponta Delgada auf St. Miguel (Azoren).
Pistoretti Jakob, V. C., Susa, Monastier und Media.
Pizzoli Anton, C. A., Mostaganem.
Plaideau Numa, C., Dünkirchen.
Plaisant Dr. Franz de, C. A., Carloforte.
Portelli Franz, V. C., Calamata.
Preuss Hugo, V. C., Plojesti.
Princig Ritter v. Herwalt Dr. Karl, G. C., Odessa.
Prochelle Eduard, C., Valdivia-Corral.

R.

Rákosi Julius, C., Bari.
Ravené Louis, G. C., Berlin.
Real de Asua Raimondo, V. C., Bilbao.
Reglia Paul, C., Ibraila.
Reinecke Robert, C., Arequipa-Islay.
Reinhardt Otto Karl, C. A., Christiansand.
Reinhold Heinrich, C., Calcutta.
Remy-Berzencovich Emil Otto, C., Suez.
Revertere Majo Joseph, C. A., Vinaros.
Ribeiro da Cunha Severino, V. C., Ceará (Fortalezza).
Ricci Sebastian, V. C., Savona.
Richards Tom. P., V. C., Swansea.

Rius y Ballestreri Joaquim, V. C., Tarragona.
Rohlsen Gustav, G. C., Havana (Cuba).
Rosenkranz F. W., C., Libau.
Rothschild Anton Baron v., G. C., London.
Rothschild Gustav Baron v., G. C., Paris.
Rothschild Karl W. Baron v., G. C., Frankfurt a. M.
Royo y Salvador Franz, V. C., Valencia.
Runcaldier Omer, V. C., Ravenna.
Ryan Robert, C. A., Limerik.

S.

Sachsl Leopold, V. C., Philippopel.
Saggiante Jakob, C., Cagliari.
Salomon S., C., St. Helena.
Sanchez-Barcellona Hieronymus, C. A., Torre Vieja.
Sava Georg, V. C., Cefalonia.
Savini Nikolaus Graf, V. C., Fermo.
Sax Karl, C., Cairo.
Sbisa Gregor, V. C., Taganrog.
Scenude Macarius, C. A., Luxor.
Schaeck Adolf Rit. v., C., Genf.
Schäffer Ignaz Rit. v., G. C., Shanghai.
Scheidt Karl, C., Cette.
Scherzer Dr. Karl Rit. v., G. C. St., London.
Schindler-Escher Kaspar, C., Zürich.
Schmidl Dr. Max, C., Tanger.
Schmillinsky Eduard, C., Maracaibo.
Schneider August, C., St. Gallen.
Schoenjahn A. M., C., Mobile.
Scholtz Cornel, V. C., Berlad.
Schuhmann Karl Wilhelm, V. C., St. Jago de Cuba.
Schultze Eduard, C., Montreal.
Schultze Friedrich W., C., Colombo (Ceylon).
Schulz Adolf Rit. v., C., Widdin.
Schumacher Johannes, C., Boston.
Schwarz Theodor, C., Louisville.
Schweiger-Dürnstein Victor Freiherr v., i. L., Trapezunt.
Scopinich Joh. Anton, C. A., Acri und Caiffa.
Scotto Santi, V. C., Porto Longone.
Scutto Tomaselli Alfio, V. C., Catania.
Seaman-Kindred Alfred, C., Belize.
See-Rodrigues Salomon, V.C., Bayonne.
Seput Nikolaus, V. C., Samsun.
Sevastó Stephan, C. A., Aivali.
Sgitcovich Stephan, V. C., Oran.
Shaw Juan Duncan, G. C., Cadix.
Siderides A. C., C. A., Gallipoli.
Sieveking G. H., V. C., Altona.
Silva Luiz Barbosa de, C. A., Viana.
Simmondos Emil, C., Port au Prince.
Simson Alfred, G., Guayaquil.
Small Thomas, C. A., Yarmouth.
Sörnsen Ferdinand, C., Saigon.
Solari-Fröhlich Georg, G., Antwerpen.
Soper John, V. C., Gloucester.
Soretič Franz R. v., G. C., Genua.
Sorvillo Francesco di, G. C., Neapel.
Sosat Johann, G. C., Valparaiso.
Souza Guimaraēs Joaquim de, V. C., Oporto.
Spence Patrick Gordon, C. A., Point de Galle.
Sponti Michael, V. C., Cavalla.
Stade C. Th., C., Bahia.
Stange P. D., C., Akyab.
Stefenelli v. Brendterhof und Hohenmauer Joseph, C., Port Saïd.
Storace Franz, V. C., Castellamare d'Itabia.
Strangmann Joseph, C. A., Waterford.
Strautz Anton, C., Mostar.
Strunz August, C., Barranquilla.
Suhor B. G., C. A., Dedeagatsch (Enos).
Susini Peter, C. A., Isola della Maddalena.

T.

Tapia Georg, C. A., Gerbi und Sfax.
Tapia Paulus, C. A., Biserta.
Tedeschi Adolf, V. C., Varna.
Teltscher Edmund, C. A., Porto Alegre.
Thaulow Christian, C. A., Drontheim.
Theodorovič Dr. Svetozar, G. C., Serajevo.
They Alexander, V. C., Goletta.
Thönemann Louis, C., Melbourne.
Thompson Johann, V. C., Hull.
Thüss J. Ferd., C. A., Honfleur.
Tollens L. F., V. C., Rio Grande do Sul.
Torres Franz de, C. A., Ribadea.
Trifilli Theodor, C. A., Rettimo.
Trotteux Stephan, C., Havre de Grace.
Turri Julius, C., Florenz.

U.

Udrycky v. Udryce Gustav, V. C., Folticzeni.
Udrycky v. Udryce Ludwig, V. C., Bottuschan.
Umbert Nikolaus, V. C., Palma.

V.

Valery Joseph, V. C., Bastia.
Vendroux Jacques, V. C., Calais.
Vercevich Lucas, V. C., Trebigne.
Verhaeghe Konstantin, C., Gent.
Vidal Leon, C. A., Port de Bouc.
Viscovich Alois, C., Sulina.

W.

Wagenknecht Edmund, C., Montevideo.
Walcher Ritter v. Moltheim Dr. Leopold, G. C. St., Paris.
Waldhardt Joseph, V. C., Adrianopel.
Wallis Wilhelm, C. A., Ivizza.
Wassitsch Konrad, G. C., Scutari (Nord-Albanien).
Welsch Richard, V. C., Dublin.
Westenholz Baron C. F., G. C., Hamburg.
Westergaard L., C., Philadelphia.
Will J. A., C. A., Cocanada.
Wilson W. H. B., C., Port Louis.
Worms Georg, C., Edinburg und Leith.
Wright J. M., V. C., Appalachicola.
Wünsch Adolf, C. A., Santander.
Wyneken Georg Freiherr v., G. C., St. Petersburg.

X.

Xantopulo Nikolaus, V. C., Dardanellen.

Z.

Zagórski Elias, V. C., Fokschan.
Zagórski Kajetan, V. C., Turnu-Severin.
Zamit y Romero Antonio, G., Tetuan.
Ziegler Rudolf, C., Bassein.
Zirilli Basil. Ant., C. A., Milazzo.
Zohrab James, G., Erzerum.
Zurmühlen Kaspar Dietrich, V. C., Nieuwe-Diep.
Zwiedinek v. Südenhorst Julius, G. C., Beirut.

Hamburg's wirthschaftliche Lage im Jahre 1874.

Hamburg. Das letztverflossene Jahr kann nicht den Anspruch erheben, zu den in commerzieller Hinsicht günstig verlaufenen gezählt zu werden.

Die Erschütterungen des Jahrs 1873 waren zu intensiv gewesen, hatten alle Gebiete des Handels und der Volkswirthschaft zu sehr in Mitleidenschaft gezogen, als dass man hätte hoffen dürfen, dieselben so bald überwunden zu sehen.

Im Gegentheil, der Verlauf des Jahrs 1874 beweist, dass der Einfluss der durchlebten Krisis nach manchen Seiten noch unterschätzt worden war, indem jetzt erst die Wirkungen der hereingebrochenen Stockung, als da sind: das Aufhören des Absatzes, infolge dessen die Herabsetzung der Löhne und wieder als Folge davon die Beschränkung des allgemeinen Verbrauchs, den weitesten Kreisen bewusst und fühlbar wurden. Ueberdies mögen die von den Eisenbahnverwaltungen nach verschiedenen Richtungen hin vorgenommenen Tariferhöhungen nicht ohne Einfluss auf den Verlauf der Geschäfte geblieben sein.

Ausser verschiedenen industriellen Unternehmungen haben einige hervorragende Artikel unseres Waarenmarktes als: Kaffee durch die im Frühjahr eingetretene rückgängige Conjunctur, Petroleum durch die anhaltende Ueberproduction, sowie Getreide infolge der günstigen Ernte empfindliche Verluste gebracht, die jedoch im Ganzen glücklich überwunden wurden. Fallimente von Bedeutung kamen nicht vor.

Die Hamburgische Rhederei hat sich im Jahre 1874 um 18 Schiffe und 31.845 Tonnen Tragfähigkeit vergrössert. Gleichzeitig ist die Zahl der Seedampfschiffe von 81 zu Ende 1873 auf 93 am Jahresschlusse 1874 gestiegen.

Die Rhederei bestand am 31. December 1874 aus 429 Schiffen mit 304.740 Tonnen, gegen 411 Schiffen mit 272.895 Tonnen zur selben Zeit 1873.

Unter den erwähnten 93 Seedampfern befinden sich 50 transatlantische, von welchen 19 (gegen 16 zu Ende 1873) mit einer Tragfähigkeit von 48.912 Tonnen Eigenthum der „Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft" sind.

Wenngleich das letztabgelaufene Jahr auch für diese Gesellschaft nicht zu den günstigen gehörte, indem die Zahl der Auswanderer im Vergleich zu derjenigen der beiden Vorjahre bedeutend geringer war und infolge einer Concurrenz das Passagegeld für Zwischendeckpassagiere von 45 auf 30 Rthlr. ermässigt wurde: so darf man doch wohl die Hoffnung hegen, dass die unter einer tüchtigen Leitung stehende Gesellschaft diese ungünstigen Verhältnisse, die sich natürlicherweise auch in dem Coursstand ihrer Actien kennzeichnen, überwinden und ihren bis dahin unbestrittenen ersten Rang behaupten werde.

Die Geschäftsresultate des Jahrs 1874 dürften wohl um so weniger erfreulich ausgefallen sein, als den schlechten Erträgnissen ein um 3 Millionen Mark erhöhtes Actiencapital gegenübersteht.

Die „Deutsche Transatlantische Dampfschifffahrts-Gesellschaft" (Adler-Linie), welche im September 1873 ihre Thätigkeit begann, hat die Zahl ihrer Schiffe auf 6 gebracht und expedirt alle 14 Tage eines derselben nach New-York.

Dieses junge Insitut hat mit vielseitigem Missgeschick zu kämpfen. Die Schiffe, zur Zeit der hohen Eisenpreise contrahirt, stehen theuer ein; ferner zwang die mangelhafte Ausführung zur Zurückweisung einiger derselben, wodurch sich der Beginn der im Programm vorgesehenen vermehrten Fahrten verzögert.

Nachdem jetzt von den projectirten 8 Schiffen 6 in Fahrt sind, finden dieselben bei den ungünstigen Verhältnissen im Waarengeschäfte und infolge der Abnahme der Auswanderung nur ungenügende Beschäftigung, während die in Betreff der letzteren ausgebrochene Concurrenz in den Passagepreisen weitere Verluste bringt.

Die „Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft" hat voriges Jahr mit ihren 6 Schiffen die regelmässige Verbindung mit Brasilien und dem La Plata-Flusse vermittelt. Wenngleich sie nicht im Stande war, ihren Interessenten pro 1873 eine Dividende zu geben, so darf man bei dem Productenreichthum der erwähnten Gebiete doch wohl eine erspriessliche Fortentwicklung erwarten.

Die Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Kosmos" expedirt monatlich eines ihrer 6 Dampfboote nach den Haupthäfen der Westküste Südamerika's und zieht dabei den La Plata-Fluss in den Bereich ihrer Thätigkeit. Eine Dividendenzahlung pro 1873 hat nicht stattfinden können, und auch für 1874 wird keine erwartet, jedoch soll die allgemeine Lage der Gesellschaft eine nicht ungünstige sein.

Die „Deutsche Dampfschiff-Rhederei", welche für die Verbindung mit Ostindien, China und Japan durch den Suez-Canal ins Leben gerufen wurde, hat leider in dieser Fahrt für ihre 7 Dampfer keine genügende Beschäftigung finden können, was wohl hauptsächlich in dem Uebergewicht der englischen Handelsverbindungen in jenen Gegenden begründet ist. Sie verchartert daher bei passenden Gelegenheiten ihre disponiblen Steamer und erzielt damit eine mässige Rente. Pro 1874 wurden 5 pCt. Dividende, gegen 4 pCt. im Vorjahre, gezahlt.

Der gesammte Schifffahrtsverkehr zur See gestaltete sich, im Vergleich zu 1873, wie folgt:

	1874		1873	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Ankünfte	5225	2,094.102	5270	2,500.000
Abfahrten	5238	2,100.193	5363	2,502.838

Die Zahl der über Hamburg beförderten Auswanderer blieb 1874 beträchtlich hinter derjenigen der beiden Vorjahre zurück. Sie betrug nämlich 43.443, gegen 69.176 in 1873 und 74.406 in 1872.

Ihrer früheren Heimat nach entfallen von den Auswanderern des letztverflossenen Jahrs 16.543 auf Preussen, 4831 auf das übrige Deutschland, 2719 auf Oesterreich-Ungarn, 14.437 auf andere europäische Staaten und 4913 auf aussereuropäische Gebiete.

Ueber die hervorragendsten Artikel des Hamburgischen Waarenhandels ist in Bezug auf das Jahr 1874 Folgendes zu bemerken:

Das Geschäft in roher Baumwolle verlief sehr ruhig und behielten die Preise infolge der guten Ernteerträgnisse während der letzten Jahre und des schlechten Ganges der Manufacturwaarenbranche ihre langsam weichende Richtung bei, ungeachtet sie bereits in den beiden Vorjahren eine erhebliche Einbusse erlitten hatten.

Bis Anfang März fiel der Marktwerth des Artikels um 5—6 Pfg., stieg ohne besondere Veranlassung bis Ende Mai wieder um eben so viel und ging bei starken Anfuhren während der letzten Monate abermals um ca. 8 Pfg. zurück.

Infolge der neu eröffneten directen Dampferverbindung mit der Westküste von Südamerika trafen im vorigen Jahre zum erstenmal grössere Sendungen Baumwolle aus Peru hier ein, für welche der hiesige Markt gute Chancen bietet und für deren Bezug die Abnehmer bisher fast ausschliesslich auf die englischen Märkte angewiesen waren.

Die Gesammtzufuhr von Baumwolle nach Hamburg betrug 216.755 Packen, wovon 153.460 Packen transitirten. Die Umsätze beliefen sich auf 70.427 Packen.

In Kaffee brachte das Jahr 1874 die interessante Erscheinung eines völligen Zusammensturzes der im Vorjahre mit künstlichen Mitteln erfolgreich in Scene gesetzten steigenden Conjunctur, was in den betreffenden Kreisen zeitweise die grösste Aufregung hervorrief. Trotzdem traten unter den betreffenden Häusern dieses Platzes keine bedeutenden Fallimente ein; auch kann man wohl annehmen, dass die diesmaligen Verluste kaum den grossen Gewinn des Vorjahrs übersteigen dürften.

Seit Juli 1873 waren die Preise stetig und oft sogar sprungweise in die Höhe gegangen, so dass z. B. für reel ord. Rio mit Beginn des Jahrs 1874 107 Pfg. und Anfangs Februar bei günstiger Stimmung sogar 112—114 Pfg. bewilligt wurde.

Nachdem jedoch eine aus New-York eingetroffene Depesche einen Preisabschlag meldete, wurde man hier stutzig, und gelangte bald zur Ueberzeugung, dass man sich auf einem gefährlichen Boden befinde.

Der über alle Erwartung schlechte Ausfall der am 18. März abgehaltenen holländischen Auction brachte sodann ein plötzliches Sinken der Preise um 20 pCt., verbunden mit einem fast gänzlichen Stillstande des Geschäftes.

Die Katastrophe konnte in ihren Wirkungen leicht unberechenbar werden, wenn nicht die hiesigen Inhaber durch ihre besonnene Haltung dem weiteren Umsichgreifen derselben entgegengetreten wären.

Die hiesigen Vorräthe von ca. 25 Mill. Pfund wurden vom Markte zurückgehalten, und es gelangten nur einige kleine, in schwachen oder furchtsamen Händen befindliche Partien zum Verkaufe.

Nachdem so Anfangs April die Preise für reel ord. Rio bei grossem Unterschiede zwischen Käufen und Verkäufen von 77 bis 82 Pfg. schwankten, nahm zu Beginn des

Digitized by Google

Monates Mai das Geschäft einen erneuerten Aufschwung, da sich das Inland wieder an den Käufen betheiligte, und es stiegen infolge dessen die Preise auf 82 bis 84 Pfg., um bei abermals eintretender Flauheit gegen Ende Mai wieder auf 79 Pfg. herabzusinken.

Von dieser Zeit an bewahrte das Geschäft bei fast unveränderten Preisen einen ruhigen und gemässigten Charakter, bis zum Schlusse des Jahrs, wo abermals ein Umschwung stattfand und eine wesentlich bessere Stimmung sich Bahn brach.

Die Aufmerksamkeit richtet sich hauptsächlich auf das grosse Missverhältniss der Preise für feinere und geringere Qualitäten zu Gunsten der letzteren, was eine Ausgleichung desselben und eine Zurückführung des Geschäftes auf die rationelle Basis von Vorrath und Angebot ohne eine derartige wilde Speculation wie im Vorjahre erhoffen lässt.

Die Gesammtzufuhr von Kaffee betrug 1874 134$^{3}/_{10}$ Mill. Pfd., gegen 122 Mill. Pfd. in 1873, 107$^{8}/_{10}$ Mill. Pfd. in 1872, 128$^{1}/_{2}$ Mill. Pfd. in 1871. Das hiesige Lager bestand zu Ende December v. Js. in 18 Mill. Pfd.

Ein für das Kaffeegeschäft hochwichtiges Ereigniss war die im Jahre 1874 stattgehabte Eröffnung des Kabel-Telegraphen nach Brasilien. Allerdings machen sich auch die Nachtheile bemerkbar, welche dieser für den Welthandel im Allgemeinen, besonders aber für Hamburg bedeutungsvolle weitere Schritt auf der Bahn der Communications-Erleichterungen mit sich bringt, denn die Geschäfte „auf Lieferung" nehmen infolge der Telegramme aus Brasilien am hiesigen Kaffeemarkte mehr und mehr überhand, was immerhin nicht als ein Umstand zu betrachten ist, der zu Gunsten der Solidität in diesem Artikel wirkt.

Bei bedeutenden Vorräthen von Rohzucker, welche die europäischen Märkte in der ersten Hälfte des Jahrs besassen, blieb der Geschäftsgang bei niedrigen und wenig schwankenden Preisen schleppend.

Im Herbste wendete sich dem Artikel eine bessere Meinung zu, da man einerseits die Erträgnisse der Rübenernte überschätzt hatte, und andererseits ein Theil der europäischen Vorräthe den Weg nach Amerika gefunden hatte.

So stiegen die Preise für braunen Zucker um 1$^{1}/_{2}$—2 Mk. pr. 100 Pfd., konnten sich jedoch nicht auf dieser Höhe behaupten, da man jetzt die Rübenernte wieder unterschätzt hatte und dringende Angebote der französischen Producenten die deutschen und englischen Märkte drückten.

Gleichwie bereits im Vorjahre, war auch diesmal wegen der zu Gunsten des inländischen Rübenzuckers eingeführten hohen Steuer der Import von indischem Zucker nach dem deutschen Inlande fast zur Unmöglichkeit geworden und beschränkte sich daher das Geschäft auf den Platzbedarf und einige überseeische Aufträge. Candis und Farin waren gut verkäuflich, und zogen Preise für reinen indischen Syrup sogar um ca. 1—2 Mk. an.

Das Tabakgeschäft blieb während des ganzen Jahres im Allgemeinen ein regelmässiges und ruhiges, ohne bedeutende Fluctuationen in den Preisen, und kann als ein für den deutschen Markt befriedigendes bezeichnet werden.

Mit Ausnahme von Brasil- und Domingo-Tabak, für welchen sich in der zweiten Jahreshälfte lebhafte Frage zeigte, hielt sich die Speculation von dem Artikel ziemlich fern und regelte sich das Geschäft nach dem jeweiligen Bedarf.

Als ein zwar für den gesammten Hamburger Handel, doch ganz besonders für das hiesige Tabakgeschäft wichtiges Ereigniss dürfte die endlich zu Stande gekommene directe Eisenbahnverbindung mit Bremen zu betrachten sein, welche den Verkehr dieser beiden Nordseehäfen derart erleichtert, dass dieselben sich in Zukunft gegenseitig mehr benützen und ergänzen werden.

Die Bremer Tabakhändler treten hier bereits häufig als concurrirende Käufer auf, was schon aus dem Umstande erhellt, dass von Domingo im vorigen Jahre allein schwimmend 21.000 Seronen nach Bremen verkauft wurden.

Von den fünf, den hiesigen Markt regelmässig berührenden Hauptgattungen von Tabak wurden voriges Jahr 211.300 Colli importirt, gegen 178.800 Colli in 1873.

Das Geschäft in Havana-Tabak war auch 1874 kein bedeutendes, da es zwar nicht an Kauflust, wohl aber an besserer Waare mangelte. Von den importirten 22.000 Seronen berührten ca. 11.000 Seronen diesen Platz nur als Transitgut und bestanden die hier an den Markt gekommenen 11.000 Seronen zum grössten Theil aus 1873er Waare, welche zusammen mit den aus dem Vorjahre übernommenen ca. 3600 Seronen in den ersten Monaten 1874 zu mässigen Preisen rasch Käufer fand.

Das später zugeführte Erzeugniss der 1874er Ernte konnte wegen seiner mangelhaften Qualität den Anforderungen der Fabrikanten nicht genügen und war für die Importeure infolge der in Havana herrschenden Schwankungen des Goldagio durchweg verlustbringend, so dass dieselben ihre Zufuhren bald einstellten. In erster Hand blieb ein Vorrath von 1800 Seronen Havana-Tabak.

Die kleinen Zufuhren von 7300 Seronen Cuba fanden trotz der hohen Preise bis auf etwa 160 Seronen Käufer, wobei freilich für die spanische Regie allein 3200 Seronen aus dem Markte genommen wurden.

Von der Gesammteinfuhr von 120.000 Seronen Domingo gehörten 62.000 Seronen der 1873er Ernte an, welche sich auf 111.000 Seronen belief. Das Product dieses Jahrgangs fand wenig Anklang und wurde nur allmälig und oft in kleineren Mengen zu Preisen begeben, welche für geringe Waare auf 40 Pfg. herabsanken.

Die zugeführten 58.000 Seronen Domingo-Tabak der 1874er Ernte fanden der guten Qualität und des sicheren Brandes halber allgemeinen Beifall, obgleich der Blattgehalt durchweg zu wünschen übrig liess. Der grösste Theil der Ladungen wurde bereits schwimmend und zu anhaltend steigenden Preisen verkauft.

Nachdem dieselben im Juli mit 46—48 Pfg. eröffnet hatten, bezahlte man im October für schwimmende Ladungen bereits 52½—54 Pfg. und später sogar 56 bis 59 Pfg., wobei oft die angemeldeten Zufuhren nicht genügten, um die Kauflust der Händler und Speculanten zu befriedigen. Der Markt schloss daher mit dem kleinen Vorrath von 2500 Seronen in erster Hand.

Die vom Vorjahre unverkauft gebliebenen 2700 Packen Nordseiten- und Südseiten-Portorico-Tabak der 1873er Ernte wurden in der ersten Hälfte 1874 zu dem sehr mässigen Preise von ca. 40 Pfg. begeben.

Von den zugeführten 14.300 Packen 1874er Tabak dieser Sorte waren 9000 Packen nur Transitgut und die übrigen 5300 Packen Nordseiten-Tabak blieben unverkauft in den Händen der Importeure, da sich dieselben nicht entschliessen konnten, von ihren hohen Forderungen (über 50 Pfg.) abzugehen.

Obwohl diese Gattung Tabak Anerkennung findet, hatte doch keiner der hiesigen Händler und Speculanten Lust zum Kaufe, da die deutschen Fabrikanten sich fast ganz von dieser Sorte losgesagt haben.

Die letztjährigen Einfuhren von 49.000 Packen Brasil-Tabak, zumeist Product der 1874er Ernte, zeigten eine schöne, kräftige Qualität, welche denselben willige Käufer und hohe Preise hätte sichern müssen, wenn nicht die Unterclassen, hauptsächlich der zuerst angebrachten Ladungen, ungesund und muffig gewesen wären.

So blieb Anfangs der Verkauf schleppend, bis man sich bald daran gewöhnte, diese Eigenschaften der neuen Ernte als ein nothwendiges Uebel zu betrachten; und nun wurde bei stets steigender Tendenz, infolge deren gute Durchschnittspartien von St. Felix Moritiba bis zu 100 Pfg. bedangen, auch weniger gute Waare zu den gefor-

Digitized by Google

derten höheren Preisen aus dem Markte genommen. In den Händen der Importeure blieb nur noch ein Vorrath von 4500 Packen.

Von den Nebensorten wurden im vorigen Jahre eingeführt: 6000 Körbe Varinas-Blätter, 25.000 Seronen Columbia, 3300 Packen Upata, 4500 Stück Brasil-Rollen, 3300 Packen Rio Grande, 500 Packen ostindischer, 100 Packen chinesischer, 4900 Packen Java, 1000 Packen Esmeralda, 13.000 Kisten Seedleaf, 3300 Fässer Kentucky und Virginier, 5500 Packen ungarischer, 2000 Packen Ukrainer, 1000 Packen Saratow, 900 Packen türkischer, 400 Fässer amerikanischer und 12.000 Packen spanischer Stengel.

Bei dem seit 1870/71 mit jedem Jahre sich steigernden Getreidebedarfe Deutschlands werden die zum Export verfügbaren Mengen immer kleiner und bleiben selbst bei den reichsten Ernten auf ein Minimum beschränkt.

Nachdem man zu Anfang des Jahrs 1874 bei falscher Schätzung der 1873er Ernte einen Theil derselben an das Ausland abgegeben hatte, musste man später diesen Ausfall durch Bezüge aus Nordamerika und Russland wieder zu decken suchen, wodurch die Preise ganz bedeutend in die Höhe getrieben wurden, bis sie wieder infolge der guten und reichlichen 1874er Ernte auf ihren früheren Standpunkt zurückkehrten.

So hatten zu Ende 1874 besonders Weizen und Roggen einen billigen Preisstand, und schloss der Markt in ruhiger Stimmung. Man notirte pr. 1000 Kilogr. netto: Weizen 190—205 Mk., Roggen 145—178, Gerste 180—245, Hafer 178—192, Rappsaat und Rübsen 266—268 Mk.

Das Geschäft in trockenen Häuten war zu Anfang des Jahrs schleppend, besserte sich jedoch bereits im April und blieb bis gegen Anfang October anziehend und umfangreich. Von October an schwächten sich die Preise wieder etwas ab, was wohl seinen Grund in den fortdauernden namhaften Importen von Hemlock-Leder hatte.

Nassgesalzene Häute eröffneten zu den 1873er Schlusspreisen und stiegen bis gegen Ende Juni 1874 allmälig um ungefähr 6—8 pCt.; als aber aus Rio Grande und Buenos-Ayres ein Ausfall in den Schlachtungen um ca. 500.000 Stück gemeldet wurde, trat eine rapide Erhöhung um 15 pCt. ein.

Die in Buenos-Ayres und Uruguay ausgebrochenen Unruhen blieben fast ohne Einwirkung auf den hiesigen Markt. Bahia-Häute fanden ihrer geringen Qualität halber wenig Beachtung.

Am letzten December 1873 lagerten hier in erster Hand 6000 Stück und 10 Ballen Häute. Im Laufe des Jahrs 1874 wurden 734.700 Stück und 11.781 Ballen importirt, davon circa 193.200 Stück und 11.640 Ballen Transitgut und zweite Hand. Hier verkauft wurden 523.500 Stück und 141 Ballen, und der Bestand am Schlusse des Jahrs betrug 18.000 Stück trockene und trocken gesalzene Bahia-Häute.

Von überseeischen Wildhäuten wurden im vorigen Jahre 728.700 Stück und 11.771 Ballen importirt, gegen 766.000 St und 9368 B. in 1873.

Nachdem bereits 1873 die Preise für Petroleum bis auf 13·40 Mk. pr. 100 Pfd. gesunken waren und man allgemein ein weiteres Zurückgehen derselben kaum noch für möglich hielt, wichen dieselben dennoch infolge der Ueberproduction und der bedeutenden Zufuhren, welche wegen mangelnden Raumes oft sogar ein Lagern der Fässer im Freien nöthig machten, im Laufe des vorigen Jahrs derart, dass man Anfangs November sogar nur 9·20 Mk. notirte.

Erst von dieser Zeit an haben sich die Preise wieder bis auf 11·60 Mk. gehoben, da bei vermindertem Angebot von amerikanischer Seite und der durch eingetretenen Frost erschwerten Zufuhr, sowie durch starke Nachfrage und namhaften Abzug nach dem Inlande die hiesigen Lagerbestände erheblich kleiner wurden und allem Anscheine nach auch die früheren grossen Bestände im Inlande, welche das Geschäft drückten, sich ziemlich verringerten.

Die Zufuhr von Petroleum betrug im letztverflossenen Jahre 262.030 Barrels und 9300 Kisten; mit letztem December blieben 33.918 Barrels und 7671 Kisten vorräthig.

Dem Artikel Reis ist seit einer Reihe von Jahren nicht so viel Beachtung und Interesse geschenkt worden, als es 1874 der Fall war. Die Bedeutung desselben nimmt für den hiesigen Platz derart zu, dass er sich bereits den Hauptgegenständen des Verkehrs würdig anreiht. Die Zufuhr, welche in 360.189 Säcken bestand, wurde noch von keiner der früheren Perioden annährend erreicht; in den 2 Vorjahren 1872 und 1873 betrug dieselbe 267.410 und resp. 312.873 Säcke.

Der Umsatz belief sich auf 62 Mill. Pfd., gegen 51 Mill. Pfd. in 1873, und als schliesslicher Vorrath blieben 215.000 Säcke übrig.

Leider ist der bei dem Reisgeschäfte erzielte Nutzen, trotz der grossen Ausdehnung desselben, nur gering geblieben. Da in den ersten Monaten des Jahrs in Bengalen bei gänzlichem Misswachs eine Hungersnoth in Aussicht stand, bemächtigte sich des Artikels eine wilde Speculation und wurden oft die übertriebensten Gerüchte in Umlauf gesetzt.

Als jedoch die Abladungen nach Europa nicht verhältnissmässig schwächer wurden, erkaltete die Stimmung allmälig wieder und gingen die Preise zurück, so dass die letzten Ladungen Rangoon mit 9 Mk. pr. 100 Pfd. bezahlt wurden, während man für die ersten 12·75 Mk. bewilligt hatte.

Der Absatz in geschälter Waare gestaltete sich während der zweiten Jahreshälfte ziemlich befriedigend, obgleich derselbe nach überseeischen Plätzen hinter dem des Vorjahrs zurückgeblieben sein dürfte. Preise notirten von 13·50 Mk. für Saigon bis 18 Mk. für feinsten Rangoon-Tafelreis.

Die Einfuhr von englischen Steinkohlen nahm gegen das Vorjahr um 4260 Last zu und betrug: 395.800 Last mit Dampfern, 29.600 Last mit Segelschiffen, zusammen also 425.400 Last oder 11,344.000 Hektoliter.

Die Preise blieben ohne wesentliche Schwankungen. Am Schluss des Jahrs notirte man, an Bord zu empfangen: Newcastle-Steam-Kohle 3·90 Mk., Sunderland-Nusskohle 3·50 Mk., böhmische Salonkohle 3 Mk. pr. Doppelhektoliter.

Die zugeführten 12.000 Last böhmische Braunkohle genügten zur Befriedigung des Bedarfes, da diese Sorte hier nicht zu Fabrikszwecken Verwendung findet.

Seitens der Kreise, die sich hiefür besonders interessiren, wurde in letzterer Zeit eine Agitation ins Leben gerufen, um bei den betreffenden Eisenbahngesellschaften auf eine Tarifermässigung für westphälische Kohle hinzuwirken, welche es gestatten würde, besonders die Nordseehäfen als neues Absatzgebiet für diese Kohle zu gewinnen.

Es dürfte sich wohl schon im laufenden Jahre zeigen, ob diese inzwischen bereits in Kraft getretene Frachtermässigung von dem gehofften Erfolge begleitet sein wird.

Das Geschäft in Zink war während des ganzen Jahrs 1874 ein schleppendes und konnte zu keinem Aufschwung gelangen. Die Zufuhr pr. 130.000 Ctr. blieb gegen das Vorjahr um das bedeutende Quantum von 87.000 Ctr. zurück, was zum Theil wohl dem in der zweiten Jahreshälfte herrschenden Wassermangel zuzuschreiben ist, welcher Abladungen pr. Kahn aus Schlesien unmöglich machte.

Die Preise, welche im Januar mit 26 Mk. pr. Ctr. eröffnet hatten, gingen allmälig auf 21·60 Mk. zurück, erfuhren jedoch im Herbst wieder einige Erholung, so dass das Jahr mit 25 Mk. für Waare auf Lieferung schloss, weil es auf dem hiesigen Markte an Vorräthen fehlte.

Der Umfang der an der Hamburger Börse geschlossenen See-Assecuranzen belief sich im Jahre 1874 nach annähernder Berechnung auf 1791 Mill. Mk., gegen 1802,568.100 Mk. in 1873.

Geld blieb im Laufe des Jahrs im Ganzen flüssig und wurde nur zeitweilig durch Erhöhung des Zinsfusses der preussischen Bank vertheuert.

Der Disconto für erstes Papier stellte sich im Jahresdurchschnitt auf 3¼ pCt., gegen 4½ pCt. in 1873.

Mit Rücksicht auf die allgemeine Geschäftslage erweisen sich die im vorigen Jahre erzielten Resultate der hiesigen Banken als befriedigend. Selbst die später, zumeist in der Gründungsepoche entstandenen Geldinstitute haben einen Ertrag aufzuweisen, der zu der Hoffnung berechtigt, sie als dem Bedürfniss entsprechend auch für die Zukunft in ihrer Existenz befestigt ansehen zu dürfen.

Eine Ausnahme bildet die „Anglo-Deutsche Bank", die unter Leitung eines theilweise neuen Vorstandes vollständig mit ihrer Reorganisation beschäftigt, sich darauf beschränkte, ältere Engagements, die jedoch hauptsächlich in Betheiligung an schwer realisirbaren industriellen Unternehmungen bestehen, abzuwickeln und das Erhaltenswerthe zu conserviren, ohne einer definitiven Entscheidung vorzugreifen. Sie reducirte ihr Actiencapital von 10 Mill. Thlr., wovon 8 Mill. bereits eingezahlt sind, auf 16 Mill. Mark in vollgezahlten Actien, in der Weise, dass 7,200.000 Mk. als Reserve vorläufig zurückbehalten werden.

Die „Maklerbank", deren Geschäftslage eine günstige ist, hat es trotzdem ebenfalls für angezeigt gehalten, ihr Actiencapital von 1,335.000 Thlr. mit 40 pCt. Einzahlung auf 1 Mill. Thlr. mit 40 pCt. Einzahlung zu vermindern.

Die im Jahre 1873 hauptsächlich durch die hiesige Internationale Bank ins Leben gerufene „Deutsch-Brasilianische Bank" in Hamburg hat sich als eine glückliche Schöpfung erwiesen, indem sie es verstand, die Bankgeschäfte, welche sich an die zwischen Deutschland und Brasilien bestehenden ausgedehnten Handelsbeziehungen knüpfen, in ihre Canäle zu leiten, und darin mit so viel Geschick operirte, dass ihre in Rio de Janeiro etablirte Filiale sich nicht nur den beiden, schon seit vielen Jahren daselbst bestehenden englischen Banken als ebenbürtig angereiht, sondern diese sogar in gewisser Hinsicht zu überflügeln angefangen hat.

Das Actiencapital besteht aus 25 Mill. Mk., wovon 10 Mill. baar eingezahlt sind, auf welchen Betrag das Institut für die Zeit seines Bestehens vom 1. November 1873 bis 31. December 1874, nachdem alle durch die Etablirung veranlassten Einrichtungs- und Reisekosten abgeschrieben und der Reservefond mit 160.000 Mk. dotirt worden, den Actionären die erhebliche Dividende von 13 pCt. bezahlt hat.

Die „Norddeutsche Bank" gab pro 1874 10 pCt., die „Vereinsbank" 11½ pCt., die seit 1870 bestehende „Hypothekenbank" für das mit 30. Juni 1874 abschliessende 3. Geschäftsjahr 13⅔ pCt. Dividende.

Die vor mehr als einem halben Jahrhundert in kleinem Umfang von Privaten gegründete „Norddeutsche Affinerie", die sich mit dem Einschmelzen und Affiniren von Edelmetallen beschäftigt, ist im Jahre 1866 in den Besitz einer Actiengesellschaft übergegangen, die jedoch dieser Anstalt wiederholt eine wesentliche Erweiterung angedeihen liess, so dass sie jetzt den ersten Rang in Deutschland, ja vielleicht in Europa einnimmt.

Es wird ihr von allen europäischen, und Dank den vielseitigen Dampfschiffverbindungen Hamburg's, auch von überseeischen Plätzen Material in ausgedehntestem Masse zugeführt, gleichwie sie seit Jahren auch von der deutschen Reichsregierung beschäftigt wird, um die aus dem Verkehr gezogenen Münzen umzuschmelzen.

Das Erträgniss dieser Anstalt, deren Actien sich nur in wenigen Händen befinden, ist denn auch infolge der Umsicht und Sachkenntniss, mit welcher sie geleitet wird, ein von Jahr zu Jahr steigendes und hat auch 1874 wieder eine ungewöhnlich hohe Ziffer erreicht.

Die als Actiengesellschaft unter Mitbetheiligung des Staates errichtete Zollvereins-Niederlage hatte sich in den 5 Jahren ihres Bestandes (seit Mai 1870) einer wachsenden Frequenz zu erfreuen.

Die Zahl der daselbst ansässigen Firmen betrug 141 in den 8 Monaten des Jahrs 1870, 193 im Jahre 1871 und 267 in 1874; der Güterverkehr stieg von 12,765.630 und resp. 28,284.788 Pfd. auf 36,149.171 Pfd. im letztverflossenen Jahre.

Die an der dortigen Zollstätte erzielte Einnahme bezifferte sich 1873 mit 178.987 Rthlr. und 1874 mit 170.690 Rthlr., der Ertrag der Baulichkeiten mit 64.463 und resp. 72.848 Rthlr.

Die Gesammteinnahme des vorigen Jahrs betrug 84.072 Rthlr. und ermöglichte nach Abzug der Kosten und der Abschreibungen die Vertheilung einer Dividende von $6\frac{1}{15}$ pCt. (gegen 6 pCt. in 1873 und $5\frac{1}{4}$ pCt. in 1872), sowie die Ueberweisung von 1 pCt. des eingezahlten Capitals an den Staat zur statutenmässigen Amortisation von 13 Actien.

Die Eisenbahnverbindung Hamburg's hat 1874 eine abermalige Erweiterung erfahren durch die im Juni erfolgte Eröffnung der Strecke Hamburg-Harburg-Bremen, die einen Theil der (Paris-) Venlo-Hamburger Bahn bildet. Durch schwierige Terrainverhältnisse und Differenzen wegen der Bahnhofsanlage erheblich verzögert, ist dieselbe nach bewerkstelligter Vollendung als längst gewünschtes Bindeglied zwischen den beiden Hansestädten auf beiden Seiten freudig begrüsst worden.

Durch die nachfolgende Eröffnung der Strecke Wesel-Venlo, welche durch den Rhein-Uebergang und die Festungsverhältnisse ebenfalls eine Verzögerung erfuhr, ist jetzt die ganze Bahnlinie Hamburg-Venlo dem Verkehr übergeben, und bietet zugleich durch die Abzweigung bei Haltern, auf der Strecke Münster-Wesel, eine weitere Verbindung Hamburg's mit Köln und darüber hinaus.

Die von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft nach Eröffnung der Hamburg-Harburger Elbebrücke zu dem Zwecke gebaute Bahn Stendal-Uelzen, um als Abzweigung der Bahn Berlin-Lehrte der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft einen Theil des Verkehrs abzunehmen, wurde voriges Jahr in Betrieb genommen, und ist jetzt damit eine doppelte Schienenverbindung Hamburg's mit der deutschen Reichshauptstadt Berlin geschaffen, auf welcher allein für die Personenbeförderung täglich je 10 Züge, darunter je 4 Eil- oder Courierzüge, nach jeder Richtung verkehren.

Es scheint jetzt Aussicht vorhanden zu sein, die längst gewünschte Ueberbrückung der Elbe an Stelle der Ueberfuhranstalt Hohnstorff-Lauenburg ins Leben treten zu sehen, da die preussische Regierung in ihrer Budgetvorlage hiefür einen Posten eingestellt hat.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zahlte pro 1873 eine Dividende von 10 pCt., die Altona-Kieler 5 pCt. und die Lübeck-Büchener 4 pCt.

Die vom Staate herzustellenden grossen Quai- und Hafenbauten sind rüstig fortgeschritten. Dem „Sandthor-Quai“ ist der gegenüberliegende „Kaiser-Quai“ gefolgt, an dessen Endpunkte ein grosser Speicher, „Quai-Speicher“, allen Anforderungen des Handels entsprechend und versehen mit allen Hilfsmitteln der Mechanik zur Manipulirung mit den Waaren erbaut wurde. Derselbe schliesst das Werk an diesem Punkte in schöner und würdiger Weise ab und bietet in seinen fünf Stockwerken einen Lagerraum von ca. 18.900 Quadratmeter.

Die Verwaltung ist bislang eine städtische, und nach Verlauf von 5 Jahren soll auf Grund der bis dahin gemachten Erfahrungen die Frage geprüft werden, ob dieses Verhältniss beizubehalten oder einer Verpachtung der Vorzug gegeben werden soll.

Auch die Verbreiterung der „Vorsetzen“ genannten Strasse am Hafen, die durch Zuwerfen der angrenzenden Elbe von der früheren Breite von 4—6 Meter auf eine solche von ca. 30 Meter gebracht und mit Quais versehen werden soll, nimmt einen guten Fortgang, obgleich dieselbe sehr von den Witterungsverhältnissen

Digitized by Google

abhängig ist, da eine hohe Flut, wie der Herbst und Winter sie oft bringen und gegen welche sie nicht zu schützen ist, leicht die Arbeit von Wochen wieder zerstören kann.

Die aus kleinen Anfängen hierselbst entstandene „Seewarte" ist jetzt zur Reichs-Anstalt erklärt, und wird aus Reichsmitteln erweitert und unterhalten. Dieses Institut, das in dem am Hafen gelegenen „Seemannshause" untergebracht ist, steht mit vielen Seeplätzen, insbesondere mit dem Meteorological Office in London in Verbindung, von dem es die für die Schifffahrt wichtigen Mittheilungen, wenn erforderlich, auf telegraphischem Wege empfängt und dann durch Signale und Kundmachungen bekannt giebt.

Der „Geest-Stammsiel", ein grossartiger unterirdischer Canalbau, hat sich voriges Jahr seiner Vollendung so weit genährt, dass nur noch die letzten inneren Ausführungen erübrigen. Der Bau wurde aus sanitären Gründen beschleunigt, und werden jetzt aus gleicher Rücksicht auch die Zweigsiele rascher fertig gestellt werden, als Anfangs beabsichtigt war.

Die Gaswerke, welche die Stadt und Umgegend versorgen, sind voriges Jahr aus den Händen einer in 1844 gegründeten Actiengesellschaft, laut der Bedingungen des damaligen Contractes, unentgeltlich in den Besitz des Staates übergegangen.

Dieselben erwiesen sich jedoch für das immer mehr sich erweiternde Terrain, das seiner fortschreitenden Bebauung wegen einer Beleuchtung bedarf, ungenügend, weshalb man jetzt im Norden der Stadt ein Filialwerk, das bald dem allgemeinen Dienst übergeben werden kann, erbaut, und auch die auf dem Grasbrook an der Elbe gelegenen S tammwerke verstärkt und erweitert. Die Gesammtanstalt ist verpachtet und beträgt der contractlich festgestellte Preis für die Privatconsumenten 23 Pfg. pr. Kubikmeter Leuchtgas.

Infolge Einführung der seit Anfangs 1875 für das ganze Deutsche Reich geltenden, auf Gold basirten neuen Währung hat hier in Hamburg die bisherige Courantwährung ($2^1/_2$ Courantmark = 1 Rthlr. oder 3 Reichsmark) mit ihrer Schillingsrechnung (16 = 1 Courantmark) aufzuhören.

Nachdem von Berlin ansehnliche Quantitäten der neuen 10- und 5-Pfennig-Stücke in Nickel und der 2- und 1-Pfennigstücke in Kupfer eingetroffen sind, werden dieselben sich wohl bald auch im kleinen Verkehr einbürgern und die Einziehung der alten Scheidemünze (Schillinge u. s. w.) ohne Schwierigkeit gestatten.

So lange die alte Valuta mit ihrer auf Barrensilber basirten Währung in Hamburg bestand, ermöglichte dieselbe dem Kaufmann, sich durch Einbringung von Barren das legale Zahlmittel zu beschaffen, ein Verhältniss, welches jedoch durch die Einführung der Goldwährung, eine vollständige Umgestaltung erfuhr, indem man jetzt, um aus den durch die überseeischen Verbindungen hier vielfach eingehenden Barren courante Umlaufsmittel zu schaffen, auf die Münzen in Berlin oder Hannover angewiesen war, was Zeit- und Spesenverlust mit sich führte.

Diese Erwägungen führten dahin, die Errichtung einer Münze am hiesigen Platze anzustreben, und nachdem die Zustimmung der hiesigen gesetzgebenden Factoren erwirkt worden, und ebenso auch die Reichsregierung die Genehmigung ertheilt hat, ist mit der Einrichtung derselben schleunig vorgegangen worden, wobei die Verfügbarkeit grösserer Baulichkeiten, die nur einer zweckentsprechenden Veränderung bedurften, zu Statten kam.

Ihre volle Bedeutung wird die Münze, welche dem Vernehmen nach acht Prägewerke aufstellen soll, allerdings erst dann für den hiesigen Handelsstand gewinnen, wenn die Benützung derselben den Privaten factisch zugänglich sein wird (was durch die staatliche Inanspruchnahme derselben wohl noch auf längere Zeit hinaus nicht möglich sein dürfte), und wenn die Münzkosten, für die nur ein Maximum von 7 Mark

pr. Pfd. fein Gold vorgesehen ist, gesetzlich auf eine Rate reducirt werden, die bei gewöhnlichen Goldpreisen eine Ausprägung für Private zulässt.

Erst von diesem Zeitpunkte an wird, im Zusammenwirken mit der Norddeutschen Affinerie und begünstigt durch die infolge der vielseitigen directen Dampfschiff-verbindungen Hamburg's mit allen bedeutenden Handelsplätzen zugeführten Edelmetalle, die Münze besonders bei geschäftlichen Krisen sich ohne Zweifel als eminent erspriesslich für den gesammten Handelsstand erweisen.

Die Jahre 1872 und 1873 haben bei 57.911 und resp. 72.900 Steuerpflichtigen einen Betrag von 70,500.000 und resp. 86,400.000 Thlr. an Einkommensteuer ergeben. Im letztverflossenen Jahre dürfte sich dieses Erträgniss nur um ein Geringes vermehrt haben.

Nach dem definitiven Resultate der im December 1873 vorgenommenen Zählung betrug die Bevölkerung der Stadt Hamburg mit nächster Umgebung 246.359 Köpfe und diejenige des Landgebietes 68.641 Köpfe, zusammen also 315.000 Köpfe, was seit 1872 einen Zuwachs von 10.000 Köpfen ergiebt.

Im Jahre 1874 hat keine Volkszählung stattgefunden, allein nach den Erhebungen der Steuerbehörde belief sich zu Ende desselben die Bevölkerung der Stadt mit nächster Umgebung auf 253.300, des Landgebietes auf 74.249, also die gesammte Einwohnerzahl auf 327.549 Seelen, wornach gegen 1873 eine Vermehrung um 12.549 Seelen eingetreten ist.

Verkehr österreichisch-ungarischer Handelsfahrzeuge im Hafen von Antwerpen während des Jahres 1874.

Antwerpen. Der im Jahre 1874 in diesem Hafen stattgefundene Verkehr österreichisch-ungarischer Handelsfahrzeuge stellt sich gegenüber dem Vorjahre folgendermassen dar:

	1874		1873	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Ankünfte:				
In Ladung	38	19.546	56	24.991
Abfahrten:				
In Ladung	17	8.736	32	14.243
„ Ballast	20	10.315	21	9.974
Gesammtverkehr	75	38.597	109	49.208
Abnahme	34	10.611	.	.

Von den in Ladung eingelaufenen 38 Schiffen kamen: 19 aus den Vereinigten Staaten, 7 aus Afrika, 4 aus der Türkei und vom Schwarzen Meer, 3 aus England, je 1 aus Frankreich, Spanien, Griechenland, Buenos-Ayres und West-Indien.

Die Hauptgegenstände der Einfuhr waren: Getreide, Leinsaat, Korinthen, Espartogras und Mineralien.

Von den mit gemischter Ladung abgesegelten 17 Fahrzeugen waren 8 nach den Vereinigten Staaten, 4 nach Italien, 3 nach Constantinopel, je 1 nach Galatz und West-Indien bestimmt.

Digitized by Google

Nach Triest wurden von hieraus unter fremden Flaggen 6 Schiffe von zusammen 1584 Tonnen abgefertigt, u. z.: 2 niederländische von 431 Tonnen, 1 belgisches von 710 T., 1 deutsches von 156 T., 1 dänisches von 145 T. und 1 englisches von 142 Tonnen. Dieselben waren sämmtlich beladen.

Ein directer Einlauf von österreichisch-ungarischen Seeplätzen hat im Jahre 1874 nicht stattgefunden.

Mit Schluss des Jahres befand sich kein nationales Fahrzeug im diesseitigen Hafen.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Trapezunt.

Trapezunt. Die Stadt Trapezunt ist trotz ihrer jüngst entstandenen Rivalin, Poti, der Hauptvereinigungspunkt des Handels zwischen Persien, dem russischen Kaukasus und Constantinopel. Zunächst sind es Persien und die Türkei, welche den Export beherrschen.

Im Jahre 1873 war die europäische Handelsthätigkeit im Zunehmen begriffen, weil, was immer die allgemeinen Bedingungen der Vergrösserung des russischen Handels gewesen sein mögen, der Theil des Landes, der mit Trapezunt eng verbunden ist, nämlich der Kaukasus, und in mancher Hinsicht auch die Uferseite des Caspischen Meeres durch die Hafenbauten in Poti und durch die Eröffnung der Bahnstrecke Poti-Tiflis einen bedeutenden Fortschritt gemacht hat.

Anderseits befindet sich Persien bezüglich seiner Production in einer äusserst gedrückten Lage, wodurch sich auch die Abnahme im Export von Trapezunt erklärt.

Um Trapezunt in seinem Handelsverkehr auf jene Höhe zu bringen, die es vermöge seines so reichen Bodens beanspruchen könnte, wäre die vollkommene Herstellung der Strasse nach Erzerum, dann eine geeignete Verbindung von dort aus mit Kars, Von, Bitlis und andern Städten im Innern dieses Districts eine Grundbedingung. Von der Ernte des Jahrs 1873 konnte wegen Mangel an Strassen und Transportmitteln nur $^1/_3$ exportirt werden, aber trotzdem ist der Werth des ausgeführten Getreides noch immer ein sehr bedeutender.

Eine zweite Bedingung wäre die Gründung von Banken, Credit- und Vorschuss-Instituten, welche dem Landmann Vorschüsse, gesichert durch dessen Liegenschaften und Bodenproducte, geben könnten; denn so sind die armen Dorfbewohner gezwungen, um ihre Steuern und Abgaben entrichten zu können, Geld bei Privaten zu entlehnen, wofür sie pr. Monat 2 pCt. an Zinsen zahlen müssen. Das jährliche Einkommen, welches eine Bauernfamilie aus ihrem Grundeigenthum zieht, kann kaum höher als auf 850—900 Pstr. (ca. 60 fl.) veranschlagt werden.

Die Stadt Trapezunt hat ungefähr 5000 Häuser und bei 40.000 Einwohner. Von diesen sind $^3/_4$ Türken, der Rest Griechen und Armenier.

Ackerbau bildet den hauptsächlichsten, um nicht zu sagen, einzigen Erwerbszweig der hiesigen Bevölkerung. Da die Dörfer von hier sehr entlegen sind, müssen die Producenten ihre Waare oft meilenweit schaffen, um sie an Mann zu bringen.

Das Vilajet von Trapezunt besitzt einen grossen Mineralreichthum, der aber nicht ausgebeutet wird. Nachfolgend sind die bisher entdeckten Minen näher specificirt:

District	Anzahl der Minen	Qualität des Metalles	Procent-Verhältniss
Ineboli	12	Kupfer	10—15
	2	Blei, silberhaltig	.
	2	Eisen	40—45
Gumisch-Chané	6	Kupfer	12—22
	13	Blei, silberhaltig	.
	2	Blei, schwefelhaltig	50—65
	2	Eisen	40—50
Otf	2	Eisen	35—40
Atina	2	Blei, schwefelhaltig	50
Batum	3	Blei, schwefelhaltig	65
	2	Eisen	45
Ordu	2	Kupfer	.
	4	Eisen	40—55
	1	Blei*)	50
Onniah	1	Blei, schwefelhaltig*)	45
	3	Eisen*)	42—50
	1	Blei*)	?
Matska	2	Kupfer	.
	1	Blei, silberhaltig	46
	1	Kupfer	.

Die türkische Bevölkerung an der Küste des Schwarzen Meeres beschäftigt sich zumeist mit Schifffahrt und Fischerei.

Die Armenier von hier, namentlich aber aus Von, Bitlis und Konjoh, stellen das grösste Contingent an Lastträgern (Hamal), so zu sagen, für die ganze Türkei. Es sind dies Leute von einer riesigen Stärke, die mit Recht das Staunen der Fremden erregen; denn ein Mann kann auf seinen Schultern bis zu 3 Centner tragen und dies auch auf weitere Strecken.

Der übrige Theil der Bevölkerung beschäftigt sich in den Bazaren mit Kleingewerben etc.

Ein in der Türkei viel geschätzter Artikel ist die Leinwand aus Rize, einem Dorfe am Schwarzen Meere, 7 Stunden von Trapezunt entfernt, in der Richtung gegen Batum. Männer- und Frauenhemden, sowie der von den türkischen Frauen getragene weisse Schleier (Jaschmak) werden aus solcher Leinwand, die sich wie Seide anfühlt, verfertigt. Doch nur die Reichen können sich diesen Luxus erlauben, da diese Leinwand sehr theuer ist. Ein gewöhnliches Männerhemd kostet bis 2 türk. Lire (1 Lira = 9 fl. 10 kr.).

Obwohl die Ernte des Jahrs 1873 im Vergleich zu früheren Perioden verhältnissmässig sehr ergiebig war, hat sie doch für den Export bei weitem nicht genügt. Man erübrigte hiefür nicht mehr als einige 1000 Kilo, die zum grössten Theil aus dem Innern kamen.

Die hohen Preise des Tabak, sowie das für den Bau dieser Pflanze sehr geeignete Terrain bestimmte die Landleute, diesem Culturzweige mehr Sorgfalt zuzuwenden, als es bisher geschehen. Man kann annehmen, dass 1873 in Trapezunt und namentlich in Platana bei 30.000 Oka geerntet wurden; doch ist das gewonnene Product von sehr geringer Qualität und geht zumeist nach Russland und Frankreich.

*) Im Betriebe.

Digitized by Google

Infolge der Zölle, welchem jetzt der Tabak in Russland unterliegt, wohin früher der grösste Theil dieses Erzeugnisses versendet wurde, dann auch wegen fehlender Nachfrage aus Europa wurde jedoch im Jahre 1873 keineswegs eine der Production entsprechende Quantität Tabak exportirt.

Die für den Verbrauch von Trapezunt erforderliche Menge Getreide wurde in früherer Zeit zur See aus Russland bezogen; seit einigen Jahren aber versehen die Districte im Innern des Landes und namentlich Kurdistan diese Stadt mit Kornfrüchten, und zwar in so ausgiebiger Weise, dass davon noch bei 400.000 Scheffel im beiläufigen Werthe von 1 Mill. fl. exportirt werden können.

Verschiedene Ursachen können zur Begründung dieses Umstandes angeführt werden. Vor Allem die Möglichkeit des leichteren Transportes seit der Vollendung der Strasse von Erzerum hieher, obwohl dieselbe nur in den Sommermonaten passirbar ist; ferner die hohen Preise, welche in Europa und namentlich in Frankreich bezahlt wurden, wohin die grösste Menge ging; endlich der Umstand, dass eine grosse Anzahl Kameele, Maulthiere, Esel und Pferde, welche in Samsun der Missernte wegen keine Verwendung fanden, hieher gebracht und zum Getreidetransport benützt wurden.

Von Mais wurde auch 1873 nicht mehr als in früheren Jahren producirt; denn, obwohl sich der hiesige Boden an vielen Orten zum Anbau dieser Frucht eignet, haben doch Versuche an andern, bisher nicht mit Mais bebauten Stellen kein günstiges Resultat geliefert.

Die Anpflanzung von Fisolen wird jedes Jahr mit grösserem Eifer betrieben, wozu die bedeutende Frage nach diesem Artikel in Frankreich und während des Jahrs 1873 auch in Triest den Anlass bietet. Die hier erzeugte Fisole ist eine ganz eigenthümliche und sehr geschätzte Gattung.

Unter den Einfuhren in Marseille erscheinen Fisolen als Provenienz aus Constantinopel, während sie für diesen Platz blos Transitwaare sind; denn selbst die genannte Hauptstadt versorgt sich hier mit Fisolen. Namentlich die für die Armee bestimmten Fisolen werden in Trapezunt selbst und hauptsächlich in dem 2 Stunden von hier entfernten Platana gebaut.

Nüsse und Haselnüsse sind ein sehr bedeutender Ausfuhrartikel dieser Provinz; insbesondere Kirassonda liefert namhafte Mengen dieser Früchte, welche zu den besten der Türkei zählen und deshalb in Constantinopel, wie überall, sehr geschätzt sind. Im Jahre 1873 wurden mehr als 200.000 Ctr. im Werthe von 1 türk. Lira pr. Ctr. exportirt.

Aepfel und Birnen kommen aus Gumisch-Chané, einer Caravanen-Station, die, 8 Stunden von Trapezunt entfernt, an der Erzerumer Strasse gelegen ist. Von diesen in der Türkei ebenfalls sehr beliebten Früchten wurden 1873 ungefähr 30.000 Ctr. von hier nach Constantinopel geschickt.

Kartoffeln fanden erst vor wenigen Jahren Eingang bei den hiesigen Landwirthen, und zwar verdankt man dies einem Engländer, Hrn. Steavens. Im Jahre 1873 wurden davon 75.000 Ctr. exportirt.

Die Rinderpest, die in dieser Provinz einige Jahre hindurch herrschte, hat in einigen Districten ganze Heerden zerstört; doch seit dem Aufhören der Seuche ist wieder Hoffnung vorhanden, dass der Schaden durch den Nachwuchs allmälig gut gemacht werde.

Grepe-Federn waren eine Zeit lang ein ziemlich bedeutender Exportartikel von hier aus nach England; er erreichte jährlich eine Summe von 5000—6000 Pfd. Stlg. Ein Fell dieses Wasservogels wurde bis zu 12 Schilling bezahlt; da aber derselbe jetzt an der hiesigen Küste äusserst selten geworden ist und sein Gefieder in England auch nicht mehr so hoch bezahlt wird, nahm die Ausfuhr bedeutend ab.

Digitized by Google

Nichtsdestoweniger machen die Eingebornen noch immer Jagd auf diese Vögel, sobald sie sich am Meere zeigen, und schicken sie direct an Kürschner nach London, die aus dem äusserst zarten Felle Damenmuffe u. dgl. machen.

Buchsbaumholz wird aus dieser Provinz jährlich bis zu einer Menge von 40.000 Centner exportirt; beinahe die Hälfte davon geht nach England; der Rest vertheilt sich in kleinen Partien auf verschiedene grössere Seehäfen. Die Ausfuhr wäre noch bedeutender, wenn die Holzhändler nicht so namhafte Transportkosten zu tragen hätten, um die Waare an Bord zu schaffen, indem die Wälder ziemlich weit von der Küste entfernt und, ausser in den Städten, keine Strassen oder doch wenigstens zugängliche Wege vorhanden sind.

Im Walde kostet das Holz gar nichts; es bedarf nur eines Erlaubnissscheines (Teskerés) Seitens der Localbehörde, und Jedermann ist berechtigt, Holz zu fällen. Der Gewinn der türkischen Regierung besteht nur in dem für das Holz zu entrichtenden Ausfuhrzolle. Ausserdem finden die Eingebornen, welche den Transport besorgen, auf diese Art ihren Unterhalt.

Nussbaumholz bildet in diesem Zweige des Exporthandels den bedeutendsten Artikel. Kirassonda, das reich an Wäldern ist, liefert allein $^2/_3$ von sämmtlichen exportirten Hölzern.

Der Localhandel von Trapezunt, insofern er als ein Zweig der Importation betrachtet werden kann, bildet einen Theil des anatolischen Handels.

Die Bewohner dieser Stadt, da sie natürlich im Allgemeinen von europäischen Artikeln mehr sehen und kennen, als die Bewohner im Innern des Landes, stehen auch in Bezug auf den Verbrauch derselben im Vordergrund. Sie trinken Bier und andere aus Europa eingeführte Getränke, kaufen Pariser Waaren, Schmuckgegenstände u. dgl., welche den Bewohnern der entfernteren Dörfer noch ganz unbekannt sind.

Man kann den Localhandel von Trapezunt immerhin auf 40.000 türk. Lire (365.000 fl.) jährlich veranschlagen, wovon die eine Hälfte auf europäische Waaren, die andere auf Producte des ottomanischen Reiches (mit Ausschluss dieses Theils von Klein-Asien) entfällt. Unter den letzteren befinden sich Seidenstoffe, Tuchwaaren etc.

Die Preise der Lebensmittel standen zu Ende 1873 im Allgemeinen um $^1/_3$ höher als am Schlusse des Vorjahrs; einzelne Artikel sind um 100 pCt. gestiegen. Der nächste Grund hiefür liegt in der übermässigen Ausfuhr nach Constantinopel. Wie sich das Preisverhältniss in beiden Jahren stellte, ist aus dem folgenden Nachweis zu entnehmen:

	Menge	Preis, Silberpiaster*) 1872	1873
Rindfleisch	1 Oka**)	$2^1/_4$	$3^1/_2$
Schweinefleisch	1 „	$1^1/_2$	4
Hammelfleisch	1 „	3	$4^1/_2$
Butter	1 „	9	15
Eier	100 Stück	12	18
Käse	1 Oka	$4^1/_2$	9
Hühner	1 Stück	4	6
Holz	1 Cantar***)	4	8
Holzkohle	1 Oka	$^1/_4$	$^1/_2$

Eine kleine Gattung Sardellen, Hamsi genannt, welche zur Winterszeit gefangen werden, sind ihrer fabelhaften Billigkeit wegen (pr. Ctr. 70 Para oder kaum 20 kr.) das Hauptnahrungsmittel der Bewohner von Trapezunt und Umgebung.

*) 1 Silberpiaster = ca. 10 kr. ö. W.
**) 1 Oka = ca. 2·3 Wr. Pfd.
***) 1 Cantar à 44 Oka = 1 Wr. Ctr.

Digitized by Google

Zu der bedeutenden Menge dieser Fische, die in frischem Zustande gegessen werden, kommen noch grosse Massen, die eingesalzen werden, um damit über Sommer und bis zum nächsten Fischfang auszureichen.

Man berechnet, dass der jährliche Ertrag dieser Fischerei, welche übrigens 1873 weniger ergiebig als gewöhnlich war, sich auf 10.000 Ctr. belaufe.

Die Preise der vorzüglichsten Export- und Importgegenstände von Trapezunt im Jahre 1873 sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Exportgegenstände	Menge	Piaster
Mais	Kilè*)	15—16
Buchsbaumholz	Cantar	30—45
Nussbaumholz	„	125
Tabak	Oka	24—60
Roggen	Kilè	30—40
Fisolen	Cantar	30—45
Wolle	Oka	5—6 1/2
Baumwolle	„	6
Teftik (Häute)	Stück	8—11
Importgegenstände		
Zucker	Oka	7—7 1/2
Kaffee	„	14—18
Thee	„	30—90
Kerzen	„	16—18
Seife	„	6—7 1/2
Petroleum	Fass	75—100

Da Trapezunt bekanntlich keinen Hafen hat, sondern eine offene Rhede ist, ausserdem auch die Schiffe keinen guten Ankergrund finden, so ist es in der Winterszeit für Segelschiffe beinahe unmöglich, hier zu landen. Dampfschiffe müssen, nachdem sie die doppelten Anker geworfen, zu jeder Jahreszeit die Maschine fortwährend geheizt halten, um für alle Fälle die hohe See erreichen zu können, da oft das Wetter von einer Stunde zur andern sich ändert.

Schon seit vielen Jahren ist deshalb die Rede davon, einen Hafen zu bauen, allein die hohen Kosten, welche auf nahezu 1 1/2 Mill. fl. veranschlagt sind, bildeten bisher das wesentlichste Hinderniss gegen die Ausführung dieses Projectes.

In Trapezunt gibt es weder Banken noch Banquiers, und dieser Mangel macht sich in allen Schichten der Bevölkerung fühlbar. Nicht einmal die Ottoman-Bank, die doch in den meisten grösseren Städten der Türkei Filialen besitzt, ist hier durch eine solche vertreten.

Die Seeversicherungs-Gesellschaften „Helvetia", „Schweizer Lloyd", „Lyonnaise", dann die allgemeine Assecuranzanstalt „Gironde" haben hier ihre Agenten. Kein einziges Wohnhaus, Magazin oder sonstiges Gebäude in Trapezunt ist versichert.

Die Wechselcourse richten sich mit nur geringen Differenzen zumeist nach den Notirungen in Constantinopel. Im Jahre 1873 variirten die Sätze für Wechsel 3 Monate à dato wie folgt: London 108 1/2—111 Piaster, Marseille 23—23·60 Pstr. pr. türkische Lira à 100 Pstr.

Die Telegraphenlinie zwischen Poti und Trapezunt, welche im April 1873 eröffnet wurde, verbindet nun das türkische Telegraphennetz mit dem russischen und per-

*) 1 Kilè = ca. 0·6 Wr. Metzen.

sischen. Die grosse Menge der auf dieser Linie beförderten Depeschen spricht für deren Wichtigkeit.

Nebst der türkischen Landpost, die jede Woche einmal von hier nach Erzerum geht und am nächsten Tage wieder zurückkehrt, dann den Gesandtschaftscourieren zwischen hier und Teheran giebt es noch zur See wochentlich einmalige Postverbindungen mittelst österreichisch-ungarischer, französischer, russischer (aus Constantinopel und Batum) und türkischer Dampfer.

Lange währte es, bevor zwischen hier und der Grenze Persiens über Erzerum eine fahrbare Strasse hergestellt wurde. Französische Ingenieure leiteten den Bau, der bei 20 Mill. Francs kostete, aber leider so mangelhaft geführt wurde, dass schon jetzt diese Strasse, die vor kaum 4 Jahren dem Verkehr übergeben wurde, an manchen Stellen ganz unpassirbar ist und selbst für Kameele, die wohl kaum durch gute Strassen verwöhnt sind, den ganzen Winter hindurch unzugänglich bleibt.

Es ist wohl kein Zweifel, dass die Eisenbahnlinie Poti-Tiflis dem hiesigen Transit-Handel sehr geschadet hat, doch keineswegs in dem Maasse, dass derselbe dadurch geringfügig geworden wäre.

Güter von Werth, namentlich Seide und andere kostbare Artikel, zieht man vor, über Poti zu spediren, doch die Masse der anderen Waaren nimmt nach wie vor ihren Weg von hier über Erzerum nach Persien und ebenso die Exportgegenstände denselben Weg zurück.

Nach den übereinstimmenden Angaben der hiesigen Kaufleute ist der Export im Jahre 1873 geringer als im Vorjahre gewesen, und doch sind noch nie so zahlreiche und schwerbeladene Caravanen nach Persien gegangen und von dort zurückgekommen, als es eben in 1873 der Fall war.

Der geringe Marktwerth der Baumwolle in Europa hat es den Kaufleuten unmöglich gemacht, grosse Mengen zu exportiren, da der Preis der Waare im Verein mit den theueren Transportspesen aus dem Innern hieher und mit den Kosten der Weiterversendung den in Europa dafür gebotenen Betrag überstiegen hätte.

Aus derselben Ursache wurden auch getrocknete Früchte nur in unbedeutender Menge versendet, da eine Concurrenz mit den Trauben, Feigen etc. aus anderen Orten der Türkei, wie z. B. aus Smyrna, unmöglich erschien.

Schon seit mehreren Jahren nahm der Export dieser Früchte immer mehr ab und nun ist er gleich null. Dieselben gehen durchgehends über Russland und können für den Transitverkehr mit Persien als verloren betrachtet werden.

Die Hauptgegenstände der Ausfuhr waren Wolle, etwas Seide, Ziegen- und Schaffelle, Teppiche etc.

Baumwollmanufacturen nehmen, wie immer, unter den Importartikeln den ersten Platz ein und sind fast ausschliesslich (ca. 90 pCt. des Ganzen) englische Waare. Nur Shawls und andere farbige Stoffe werden wegen ihrer staunenswerthen und unübertrefflichen Billigkeit aus der Schweiz bezogen; wogegen die Industriellen Oesterreich-Ungarns nicht einmal noch versucht haben, ob es nicht doch möglich wäre, in diesen mannigfaltigen Artikeln irgendwie als Concurrenten aufzutreten. Die Schweizer verstehen es in ganz eigener Weise, den Geschmack jeder einzelnen Stadt der Levante zu erforschen, um darnach ihre Stoffe zu weben und zu drucken; auch gelingt es ihnen, ihre Waare zu einem wahrhaft unglaublichen Preise anbieten zu können.

Die Einführung des neuen Tarifs für den Transithandel mit Persien, wornach von den für jenes Land bestimmten oder von dort kommenden Waaren nicht mehr, wie früher, 10 pCt. bei der hiesigen Douane erhoben werden, hat, wenigstens bis Ende des Jahrs 1873, noch nicht das Resultat herbeigeführt, das man als so heilbringend für den Handel zu erwarten berechtigt war. Doch steht zu hoffen, dass die Kaufleute, welche mit dem Vorgange der türkischen Zollbehörde an der Grenze nicht einver-

Digitized by Google

standen sein mögen, die neue Massregel baldigst ihrem wahren Werthe nach zu schätzen lernen werden.

Gegenwärtig können nämlich die mit Schiffen hier ankommenden Waaren sofort verladen werden, ohne die Förmlichkeiten bei der hiesigen Douane durchmachen zu müssen, die früher überdies noch an der Grenze wiederholt wurden, was bei der Versendung einen grossen Aufenthalt und dadurch oft Schaden brachte.

Die Hauptursache, dass der Transithandel seit Beginn der Wirksamkeit des neuen Zolltarifs nachgelassen hat, dürfte wohl in dem elenden Zustande der Erzerumer Strasse und in dem dadurch äusserst erschwerten Verkehre zu suchen sein. Von November bis März und vielleicht noch länger können weder Fourgons noch Kameele passiren; in dieser Jahreszeit lässt sich der Transport nur äusserst mühsam auf Pferden, Maulthieren und Eseln besorgen.

Deshalb senden die Kaufleute während der bezeichneten Monate ihre Waaren mit Vorliebe über Poti-Tiflis, obwohl dieser Weg bedeutend kostspieliger ist. Dafür sind sie aber auch sicher, dass ihre Waare am Bestimmungsorte ankommt, während sie auf der Erzerumer Strasse besorgen müssen, dass ihre Sendung bis zum Frühjahre im Schnee vergraben bleibt.

Die Umstände, welche beim Transithandel nach und von Persien zu Gunsten Trapezunt's sprechen, mögen folgende sein: einerseits Zeitersparniss durch Sendung der Waaren über Erzerum, anstatt über Tiflis, wegen der häufigen Entgleisungen der Eisenbahnzüge und der Schwierigkeiten beim Uebergang über den Berg Suram; anderseits Zeitverlust bei dem Transport zur See bis Batum, der Umschiffung nach Poti und der abermaligen Verladung auf die Eisenbahn.

Ausserdem ist es wegen der äusserst gefährlichen Brandung bei der Einfahrt in den Rion und wegen der vielen seichten Stellen dieses Flusses sehr oft unmöglich, nach Poti zu kommen.

Ein fernerer Umstand, der für die Erzerumer Strasse günstig wirkt, ist die grössere Billigkeit auf diesem Wege; denn, wie man versichert, kommt der Transport über Russland um 20 pCt. höher zu stehen, daher es sich nur für kostbare Artikel lohnt, diese grössere Ausgabe zu machen.

Wenn aber einmal der Hafen von Sukum-Kalé und die Bahnlinie Sukum-Kalé-Kutaïs vollendet sein werden, ist der Platz- und Durchfuhrhandel für Trapezunt stark gefährdet, wenn nicht gänzlich verloren.

Schliesslich sei noch bemerkt, dass, so lange die österreichisch-ungarischen Fabrikanten und Kaufleute nicht den Meter als Längeneinheit und den Franc als Währung für Geschäfte in der Türkei annehmen, es eine Unmöglichkeit ist, nach dieser Richtung Transactionen zu unternehmen.

Handelsverkehr von Rhodus im Jahre 1874.

Rhodus. Der Ein- und Ausfuhrhandel dieses Platzes lieferte während des letztverflossenen Jahrs im Ganzen genommen die gleichen Ergebnisse wie derjenige von 1873. Eine mässige Zunahme ergab sich zumeist nur in Getreide; ebenso hat auch das Geschäft in Schwämmen infolge lebhafter Nachfrage aus England einen grösseren Gewinn abgeworfen.

Der Handelsverkehr mit Oesterreich-Ungarn beschränkte sich, wie gewöhnlich, auf die Ausfuhr von Schwämmen und auf die Einfuhr von Colonialwaaren, Tauwerk,

Butter und anderen Gegenständen durch die Vermittelung von Agenten verschiedener Triester Firmen.

Eine grössere Rührigkeit wurde bei der Ausfuhr nach dem übrigen Auslande bemerkbar; namentlich gingen bedeutendere Partien von Vallonea, ölhaltigen Samen, Schafwolle, Häuten, Schwämmen und anderen Producten nach Frankreich und England.

Wie gewöhnlich, behauptete auch voriges Jahr Marseille bezüglich der Waaren-Einfuhr den Vorzug vor Triest, was mit den besser convenirenden Marktpreisen und Schiffsfrachten daselbst zusammenhängt.

Die Platzpreise stellten sich beim en gros-Verkaufe wie folgt:

Einfuhrwaaren. Kaffee $11^{1}/_{4}$—13 Pstr., Zucker $5^{3}/_{4}$—$6^{1}/_{2}$ Pstr., Pfeffer 12—13 Pstr., Schrot $3^{3}/_{4}$—$4^{1}/_{2}$ Pstr., Seife 4—6 Pstr., Butter 13—18 Pstr., Oel $5^{1}/_{2}$—7 Pstr., Reis $2^{1}/_{2}$—3 Pstr., Alles pr. Oka; Eisen 100—150 Pstr. pr. Kantar.

Ausfuhrwaaren. Wachs $22^{1}/_{2}$—25 Pstr., feine Schwämme 150—280 Pstr., ordinäre 36—60 Pstr., Baumwolle 12—17 Pstr., pr. Oka; Weizen 32—39 Pstr., Gerste 16—19 Pstr., Sesam 42—48 Pstr. pr. Kilo; fichtene Bretter $3^{1}/_{2}$—$4^{1}/_{2}$ Pstr. pr. Stück; Vallonea 80—85 Pstr. pr. Kantar.

Die letztjährige Ernte von Getreide und Oliven konnte leider nur wenig befriedigen. Seidencocons wurden in grösserer Menge als während des Vorjahrs gewonnen.

Die Waareneinfuhr erreichte im Jahre 1874 einen Gesammtwerth von 2,565.700 fl., die Ausfuhr einen solchen von 3,765.800 fl. Zu den bedeutendsten Gegenständen dieses Verkehrs zählen nachbenannte Artikel:

Einfuhr.

	Werth, fl.		Werth, fl.
Stahl	18.000	Baumwollwaaren	300.000
Branntwein	70.000	Leinenwaaren	25.000
Schlachtvieh	100.000	Häute und Felle	67.000
Arbeitsthiere	55.000	Tuche	60.000
Verzinnte Bleche	30.000	Schrot	22.000
Krüge	28.000	Frische und gesalzene Fische	44.000
Tauwerk	23.000	Petroleum	90.000
Holz- und Steinkohlen	96.000	Ruder	20.000
Schreib- und Packpapier	42.000	Rum	14.000
Kaffee	230.000	Reis	100.000
Eiserne Ketten	25.000	Seife	100.000
Caviar	9.600	Stühle	25.000
Lederwaaren	70.000	Rohe Seide	23.000
Quincaillerien	28.000	Zinn	15.000
Eisen	59.000	Segeltuch	12.000
Käse	24.000	Erdgeschirre	12.000
Weizen	120.000	Rauch- und Schnupftabak	42.000
Leinsamen	12.000	Tumbeki	28.000
Indigo	15.000	Wieken	12.000
Brennholz	95.000	Glaswaaren	33.000
Werkholz	60.000	Zucker	28.000
Schafwollwaaren	60.000		

Ausfuhr.

	Werth, fl.		Werth, fl.
Aus Rhodus:		Johannisbrod	10.000
Branntwein	12.000	Zwiebeln	280.000
Aprikosen	34.000	Frisches und getrocknetes Obst	27.400

Digitized by Google

	Werth, fl.
Schwämme	70.000
Vallonea	9.000

Aus Marmarizza:

Wachs	57.000
Bau- und Brennholz	115.000
Holz	37.000
Flüssiger Storax	75.000

Aus Ikingi und Giuges:

Fischrogen	12.000
Wachs	14.000
Weizen	38.000
Mais	11.000
Leinsamen	40.000
Bau- und Brennholz	110.000
Honig	10.000
Gerste	9.000
Frische und gesalzene Fische	27.000

Aus Macri:

Anis	11.000
Wachs	13.000
Leinsamen	80.000
Weizen	220.000
Mais	25.000
Schafwolle	12.000
Bau- und Brennholz	60.000
Getrocknetes Gemüse	10.000
Gerste	22.000
Ziegenfelle	15.000
Blutegel	10.000
Hirse	10.000
Teppiche	18.000
Vallonea	60.000
Schlacht- und Arbeitsthiere	70.000

Aus Kalamaki und Cacava:

Wachs	8.000
Weizen	49.000
Mais	7.000
Leinsamen	38.000
Bau- und Brennholz	80.000
Gerste	12.000

Aus Antifilo:

Bohnen	7.000
Weizen	18.000
Bau- und Brennholz	53.000
Gerste	11.000

	Werth, fl.

Aus Finica:

Weizen	30.000
Mais	10.000
Leinsamen	28.000
Bau- und Brennholz	25.000
Gerste	6.000

Aus Tazza und Betza:

Getrocknete Feigen	26.000
Mandeln	14.000
Oel	16.000
Vallonea	30.000

Aus Castelrosso:

Schwämme	75.000

Aus Simi:

Schwämme	450.000

Aus Nizzero:

Mandeln	10.000
Vallonea	16.000
Schwefel	19.000

Aus Halki:

Schwämme	390.000

Aus Calimnos:

Schwämme	400.000

Aus Nicaria:

Kohlen	11.000

Aus Patmos:

Honig	7.000
Schwämme	38.000
Erdgeschirre	14.000

Aus Stampalia:

Schwämme	23.000

Aus Leros:

Schwämme	54.000

Aus Budrum:

Schwämme	29.000

Aus Tilos:

Schwämme	15.000

Am hiesigen Platze befindet sich blos eine österreichisch-ungarische Handelsfirma, nämlich jene von Ant. Stalio, welche in Manufacturen, Eisen und Eisenwaaren, Schrot, Colonialwaaren, Wachs, Häuten u. dgl. arbeitet. Das zweite, hierlands ansässige nationale Haus ist dasjenige von A. Casilli & Söhne in Macri, welches in Cerealien, ölhaltigen Samen, Vallonea und Werkholz zumeist Commissionsgeschäfte betreibt.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Alexandrien im Jahre 1873.

Alexandrien. Während des Jahrs 1873 sind in den beiden hiesigen Häfen 3048 Handelsschiffe von 1,314.599 Tonnen eingelaufen; hievon entfallen 2968 Schiffe mit 1,307.890 T. auf den alten und 80 Schiffe mit 6709 T. auf den sog. neuen Hafen.

Vergleicht man diese Ziffern mit den betreffenden Ergebnissen der drei Vorjahre, so zeigt sich, dass im Jahre 1873 die Anzahl der Schiffsankünfte sich gegen früher nicht vermindert hat. Man zählte nämlich:

1870	2797	Einläufe	mit	1,199.081	Tonnen
1871	2849	„	„	1,262.602	„
1872	2953	„	„	1,238.740	„

Geht man noch weiter, etwa bis zum Jahre 1864 zurück, so findet man, dass während dieser ganzen Reihe von Jahren, also von 1864 bis 1873, der Tonnengehalt der im Hafen von Alexandrien eingetroffenen Handelsfahrzeuge sich so ziemlich gleich geblieben ist. Er variirte zwischen 1,200.000 und 1,380.000 Tonnen; am höchsten war er im Jahre 1866, wo 3659 Schiffe von 1,373.277 T. hier ankamen.

Unter den in 1873 eingelaufenen Schiffen befanden sich 492 Postdampfer, somit weniger als während der Vorjahre. Es trafen nämlich hier ein:

1867	530	Postdampfer	1870	623	Postdampfer
1868	550	„	1871	573	„
1869	651	„	1872	516	„

Dagegen war die Zahl der im Jahre 1873 eingetroffenen Waarendampfer bedeutend grösser als jene in den genannten 6 Vorjahren, wie aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich wird:

1867	369	Waarendampfer	1871	330	Waarendampfer
1868	334	„	1872	366	„
1869	283	„	1873	441	„
1870	275	„			

Innerhalb dieser 7 Jahre entfiel sonach auf 1873 die grösste Anzahl Waarendampfer. Dieselbe ist derjenigen von 1864 mit 439 Waarendampfern fast gleich, steht aber den Jahren 1865 und 1866 mit 591, resp. 474 Dampfern nach.

Die Gesammtzahl der in 1873 eingelaufenen Segelschiffe beträgt 2134, wovon 1987 auf den alten und 147 auf den neuen Hafen entfallen. Gegen 1872 mit 2023 Segelschiffen zeigt sich eine kleine, gegen die Jahre 1869, 1870 und 1871 mit 1834, 1899 und resp. 1946 Segelfahrzeugen jedoch eine bedeutendere Zunahme.

Digitized by Google

Während des Jahres 1873 sind aus den beiden hiesigen Häfen 2967 Handelsschiffe mit 1,408.164 Tonnen Tragfähigkeit, darunter 480 Post- und 467 Waarendampfer ausgelaufen.

Die gesammte Hafenbewegung von Alexandrien im Jahre 1873 umfasste sonach (mit Ausschluss der Kriegsfahrzeuge) 972 Postschiffe, 908 Waarendampfer und 4154 Segelschiffe mit einer Tragfähigkeit von zusammen 2,722.763 Tonnen.

Der grösste Theil der Waarendampfer, nämlich 386, langten unter englischer, die meisten Segelschiffe (1214) unter türkischer Flagge hier an.

Oesterreich-Ungarn war unter den Handelsschiffen nur mit der verhältnissmässig sehr geringen Ziffer von 112 vertreten; es nimmt somit, was die Anzahl der Fahrzeuge anbelangt, den fünften Platz ein. Ihm voran gehen die Türkei, England, Griechenland und Italien.

In Betreff der eingelaufenen Waarendampfer folgen nach England: Frankreich mit 31 und die Türkei mit 15 Fahrzeugen.

Bei den Postdampfern stehen England mit 140, Frankreich mit 115 und Oesterreich-Ungarn mit 109 Schiffen in erster Reihe.

Die Arbeiten, welche hier im grossen Hafen von der englischen Gesellschaft Greenfield & Comp. mit einem Kostenaufwande von ca. 50 Millionen Francs ausgeführt werden und bis 1876 vollendet sein müssen, wurden auch im Jahre 1873 rüstig fortgesetzt.

Es ist nicht zu verkennen, dass durch diese im grossen Style herzustellenden Arbeiten der Hafen von Alexandrien den Schiffen all den Schutz und alle jene Erleichterungen beim Ein- und Ausladen bieten wird, die man nur immer von einem guten Hafen erwarten kann.

Die Anzahl österreichisch-ungarischer Schiffe von geringem Tonnengehalt nimmt jährlich ab; sie können eben die gewaltige Concurrenz der grossen Waarendampfer der Neuzeit nicht mehr aushalten.

Namentlich die hier erscheinenden englischen Fahrzeuge dieser Gattung vermehren sich beständig und verdrängen die kleinen Schiffe immer mehr aus diesem Hafen.

Ein Umstand, der während des Jahres 1873 zunächst für die Dampfer aus Triest und den italienischen Häfen sehr hinderlich wirkte, war die Quarantäne, welche hierorts gegen die Provenienzen aus den genannten Seeplätzen wegen der daselbst ausgebrochenen Cholera angeordnet wurde.

Die wichtigsten Bodenproducte Aegypten's, welche beim Export den Ausschlag geben, sind bekanntlich: Baumwolle, Zucker und Cerealien. Während es sich nun in früheren Zeiten, wenn von dem Export aus Aegypten nach Europa die Rede war, in erster Linie stets um die Cerealien handelte, ist jetzt dieser Ausfuhrartikel gegen die beiden anderen zurückgedrängt worden.

Aegypten war schon im Alterthum als Kornkammer berühmt und bis auf die Gegenwart herab blieb Getreide jederzeit eine bedeutende Exportwaare dieses Landes. Erst in jüngster Zeit kam es vor, dass nicht nur kein Getreide ausgeführt, sondern sogar Einiges davon importirt wurde. Es war das im Jahre 1865, infolge des massenhaften Anbaues der Baumwollpflanze.

Die Getreideausfuhr aus Aegypten ist überhaupt sehr grossen Fluctuationen unterworfen. So wurden, wie erwähnt, in 1865 gar keine Cerealien exportirt; drei Jahre später erreichte diese Ausfuhr 1,147.147 Ardeb, um in 1870 wieder auf 14.991 Ardeb herabzusinken.

In den folgenden drei Jahren hat sich zwar der Getreideexport abermals bedeutend gehoben, ist aber bei weitem nicht mehr so stark und wird auch voraussichtlich nicht mehr so bedeutend werden, als er es in früheren Perioden, beispielweise in den fünfziger Jahren, gewesen ist.

Es wird eben in neuerer Zeit hierlands viel weniger Getreide als früher angebaut, weil man sich immer mehr auf die Production der beiden andern wichtigen Export-Artikel, nämlich der Baumwolle und des Zuckers, verlegt. Was speciell das letztgenannte Erzeugniss betrifft, so hat es damit seine eigenthümliche Bewandtniss.

Die Cultur des Zuckerrohres wird in Aegypten erst seit der jüngsten Zeit, unter dem gegenwärtigen Vicekönig, in grossem Massstabe betrieben. Zahlreiche Fabriken zur Bereitung des Zuckers wurden vom Ismail Pascha in Ober- und Mittel-Aegypten errichtet und mit den besten Maschinen neuester Construction versehen.

Alles das ist Eigenthum der viceköniglichen Daira; sie allein lässt in Aegypten Zuckerrohr pflanzen, in den Fabriken zu Zucker verarbeiten und diesen sodann exportiren. Wie von mancher Seite behauptet wird, soll diese Industrie sehr kostspielig sein und jährlich ein namhaftes Deficit aufweisen.

Die Zuckerproduction wird für die beiden Jahre 1872 und 1873 auf 600.000 und resp. 1,100.000 Cantar geschätzt; davon entfallen ca. 58 pCt. auf weissen und 42 pCt. auf rothen Zucker. Der Consum Aegypten's ist mit 150.000 Cantar anzunehmen, so dass sich also für den Export ungefähr 450.000 Cantar in 1872 und 950.000 Cantar in 1873 ergeben.

Auf die einzelnen Länder vertheilt sich diese Ausfuhr nach ziemlich zuverlässigen Angaben wie folgt:

	Im Jahre 1872 Cantar	Im Jahre 1873 Cantar
Oesterreich-Ungarn	6.884	8.178
Frankreich	243.886	306.608
Italien	85.262	261.973
England	100.812	328.591
Malta	—	26.479
Belgien	—	11.610
Türkei	6.287	13.708
Syrien	12.695	10.222
Griechenland	—	217
Berberei	682	—
Zusammen	456.508	967.586

Die Bezüge der Türkei und Syrien's sind wohl zu niedrig angegeben, da sich mit ziemlicher Sicherheit annehmen lässt, dass nach den genannten Ländern bedeutend mehr ausgeführt wurde, ohne das Zollamt zu passiren.

Der Preis für weissen krystallisirten Zucker variirte im Jahre 1872 von 118 bis 138 Piaster, im Jahre 1873 von 111 bis 130 Pstr. pr. Cantar (77·58 bis 90·66 Francs und resp. 73·14 bis 85·20 Frcs. pr. 100 Kilo), frei an Bord.

Die ägyptische Baumwolle hat sich in verhältnissmässig kurzer Zeit eine ganz achtbare Stellung auf den europäischen Märkten errungen und wird dieselbe gewiss auch in Zukunft behaupten. Der grösste Theil dieses Productes geht von hier nach England, kleinere Mengen nach Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und Russland.

Während der Baumwoll-Campagne 1873/74 hatten die hiesigen grossen Export-Häuser sehr bedeutende Verluste zu beklagen. Die Lieferungscontracte, welche dieselben vor Beginn der eigentlichen Campagne mit den Producenten oder deren Vermittlern abgeschlossen hatten und in welchen die Preise des Vorjahrs als Grundlage angenommen wurden, brachten manche Baumwollfirma in die grössten Verlegenheiten.

Digitized by Google

Das Angebot in Liverpool war namentlich auch von Amerika her sehr namhaft und stellten sich infolge dessen die Preise bedeutend niedriger als im Vorjahre. Durch diese unglückliche Conjunctur soll der hiesige Platz mehrere hunderttausend Pfund Sterling verloren haben.

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Bassein (Pegu) im Jahre 1874.

Bassein. Infolge der in Bengalen ausgebrochenen Hungersnoth wurden für Rechnung der englischen Regierung 289.534 Tons (à 2240 engl. Pfd.) Reis aus Britisch-Burmah bezogen. Davon lieferte Bassein 34.472 Tons, Rangoon 172.458 Tons, Moulmein 43.139 Tons, Akyab 39.465 Tons.

Der Gesammtexport von Reis aus Bassein hat im letztverflossenen Jahre eine Höhe wie nie zuvor erreicht, und giebt Zeugniss von der Ausdehnung der hiesigen Reisfelder.

Im Vergleich zum Vorjahre stellt sich diese Ausfuhr also:

Bestimmung	1874	1873
Europa	68.016 Tons	65.728 Tons
Calcutta, Madras-Küste und andere indische Häfen	34.419 „	1.016 „
Zusammen	102.435 Tons	66.744 Tons

Die Schiffe, welche an dem Export von Reis in beiden Jahren theilnahmen, vertheilen sich mit Rücksicht auf die einzelnen Flaggen wie folgt:

Flagge		1874 Anzahl der Schiffe	1874 Verschiffte Menge Tons	1873 Anzahl der Schiffe	1873 Verschiffte Menge Tons
Oesterreichisch-ungarische		2	1.896	2	1.687
Amerikanische		5	7.072	4	7.740
Deutsche		4	3.086	3	2.228
Englische	Segelschiffe	31	48.592	23	29.614
	Dampfer	20	31.941	6	8.244
Italienische		9	7.431	12	9.329
Norwegische		1	974	3	2.883
Russische		1	843	4	4.003
Spanische		1	600	—	—
Einheimische		—	—	10	1.016
Zusammen		74	102.435	67	66.744

Von den 2 im Jahre 1874 von hier abgegangenen österreichisch-ungarischen Fahrzeugen führte das eine 865, das andere 1031 Tons Reis auf Order nach Falmouth.

Die hiesigen Preise für Reis richten sich in der Regel nach denjenigen in Rangoon. Man bezahlt in Europa durchschnittlich 3 d. Sterling pr. Cwt. (112 engl. Pfd.) mehr für den Reis, der von Rangoon aus verschifft ist, als für Bassein-Abladungen, obgleich in der Qualität kein wesentlicher Unterschied vorhanden sein kann, da zwischen Rangoon und Bassein grosse Reisdistricte liegen, die beide Häfen zu gleicher Zeit versorgen.

Der erwähnte Preisunterschied bedingt, dass Bassein stets um 5 Rupees pr. 100 Baskets Paddy (ein Basket Paddy oder ungeschälter Reis wiegt ca. 55 engl. Pfd.)

Digitized by Google

niedriger als Rangoon bleiben muss, um den verhältnissmässigen Verkaufspreis zu erzielen.

Der hiesige Reismarkt eröffnete im Januar 1874 mit 6 s. 6 d. pr. Cwt., frei an Bord. Infolge des sehr dringenden und frühzeitigen Bedarfs kamen Zufuhren in so grosser Menge an den Markt, dass die Käufer bereits zu Ende Januar ihr Preisanbot um 7 d. reduciren konnten.

Da sich aber dann der Bedarf für Bengalen sehr fühlbar machte, war diese Ermässigung im Ankaufspreise nur von sehr kurzer Dauer, denn bereits Anfangs Februar waren die Käufer gezwungen, 6 s. 7 d. zu bieten, um genügende Anfuhren für den Bedarf an den Markt zu ziehen.

Im März liess die Frage wieder etwas nach und die Käufer reducirten dann ihren Preis auf 6 s. 2 d.; derselbe musste jedoch Mitte März um einige Pence erhöht werden, da sich die Zufuhren als ungenügend für den Bedarf erwiesen.

Durch hartnäckiges Zurückhalten ihres Products gelang es den Eingeborenen, dessen Marktwerth rasch in die Höhe zu treiben, und bereits zu Ende März waren die Abnehmer gezwungen, 7 s. 4 d. zu bewilligen. Aber trotz dieser Erhöhung entsprachen die Anfuhren noch immer nicht dem Begehr und Preise blieben im Steigen, bis sie Anfangs April mit 7 s. 9 d. ihren Höhepunkt erreicht hatten.

Dann aber wurden von Rangoon rasch fallende Preise gemeldet und diese Nachricht bewirkte, dass die Käufer, trotz momentanen dringenden Bedarfs, ihren Preis auf 7 s. 6½ d. herabsetzten, welcher Umstand, da er die Eingeborenen beunruhigte, alsbald bessere Anfuhren zur Folge hatte.

Bis Anfangs Mai fluctuirte der Werth des Artikels, je nach dem Bedarfe der einzelnen Käufer, zwischen 7 s. 6½ d. und 7 s. 7¾ d., frei an Bord; gegen Mitte desselben Monats liess jedoch die Frage plötzlich nach, da wegen äusserst ungünstiger Nachrichten von den europäischen Märkten sofort alle weiteren Unternehmungen eingestellt wurden.

Der Bedarf für die im Hafen anwesenden Fahrzeuge war um diese Zeit befriedigt und für später erwartete Schiffe konnten die Exporteure den Rest der Ladungen zu allmälig weichenden Preisen einlegen.

Ende Mai offerirte man blos 5 s. 4 d. pr. Cwt., doch wurden nur geringe Quantitäten zum Verkaufe ausgeboten, und nachdem der letzterwähnte Preis einige Tage lang bezahlt worden war, hörten die Zufuhren gänzlich auf. Ausser den wenigen Bootladungen, welche regelmässig für den localen Consum ankamen, blieb unser Markt von Ende Mai bis zum Jahresschluss ohne neue Sendungen.

Zu Preisen von 5 s. 10 d. bis 6 s. hätten noch bedeutende Partien an den Markt gezogen werden können, doch zeigte sich durchaus keine weitere Nachfrage und fand daher aller nachbleibende Reis aus unseren Districten, wie gewöhnlich, seinen Weg nach Rangoon, woselbst bis Ende des Jahrs ununterbrochen gute Frage für Europa und die Malacca-Strasse herrschte.

Das letzte Schiff der Saison ging am 7. November von hier nach Europa ab.

Der Anbau der Reisfelder für 1875 ist abermals in grösserer Ausdehnung als im letzten Jahre betrieben worden. Der Südwest-Monsoon setzte gegen Mitte Mai mit gewöhnlicher Heftigkeit ein und blieb das Wetter stets der Ernte günstig.

Die Qualität des neuen Paddy ist äusserst zufriedenstellend; das Ergebniss unserer sämmtlichen Districte wird auf 120.000 bis 125.000 Tons für den Export geschätzt.

Im Jahre 1874 wurden nur zwei Ladungen Salz hieher gebracht, nämlich: mit einem englischen Schiffe 1605 Tons von Liverpool, und mit einem italienischen 703 Tons von Trapani. Sowohl der aus dem Vorjahr gebliebene Vorrath, als auch die neuen Anfuhren fanden Abnehmer.

Digitized by Google

Das englische Salz bedang 4¼ Rupees pr. 100 Viss (= 8 s. 6 d. pr. 365 engl. Pfd.), während das italienische nur 3 bis 3¼ Rupees (= 6 s. bis 6 s. 6 d.) erzielte. Der Eingangszoll von 3 Annas pr. Maund (= 4½ d. pr. 82⅛ engl. Pfd.) wurde von den Verkäufern getragen.

Von der Küste von Burmah wurden während des letzverflossenen Jahrs 415 Tons Salz eingeführt, und da diese Sorte bei den Eingeborenen beliebter als das europäische Product ist, so ging obige Menge zu ca. 4½ Rup. pr. 365 engl. Pfd. rasch ab.

Die Einfuhr von Kohlen aus England betrug 2069 Tons und zwar wurden 300 Tons von einem englischen, 868 Tons von einem italienischen und 901 Tons von einem russischen Schiffe angebracht. Diese Kohlen waren lediglich für den Gebrauch der hiesigen 4 Reisschälmühlen bestimmt. Die am Platze vorhandenen Lager belaufen sich auf ca. 4000 Tons, sind also genügend, um die 4 Mühlen während der nächsten 2 Jahre zu betreiben.

Der Werth der vorjährigen Ein- und Ausfuhren wird aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Einfuhren	Aus Europa Werth, Rupees	Aus indischen Häfen Werth, Rupees	Aus Burmah-Häfen Werth, Rupees
Kleidungsstücke	410	—	—
Betelnüsse	—	30.499	—
Kohlen	45.565	125	—
Baumwollgarne und derlei Gewebe	—	87	—
Eisenwaaren	170	—	—
Reissäcke (Gunnies)	—	249.430	12.300
Salz	52.900	—	6.705
Teak-Bauholz	—	—	3.500
Tabak	—	19.422	2.000
Zucker	—	560	—
Sonstige Artikel	20.880	43.628	66.983
Ausfuhren			
Rohe Baumwolle	—	120	1.260
Cutch	—	1.800	—
Häute	—	200	—
Petroleum	—	—	445
Reis	4,421.040	2,237.235	—
Teakholz	5.200	—	—
Tabak	4.625	200	1.855
Sonstige Artikel	1.629	1.979	6.944

Der im vorigen Jahre eröffneten Telegraphenlinie via Henzadah und Rangoon nach Europa steht eine für die Schifffahrt sehr wichtige Ausdehnung bis nach Diamond-Island an der Mündung unseres Flusses bevor. Diese Insel liegt äusserst günstig für Schiffe, die auf Order ihres Ladungshafens (sei es Bassein, Rangoon, Akyab oder Moulmein) einlaufen und können die Schiffer nach Vollendung dieser Linie ihre Aufträge telegraphisch erhalten, ohne, wie bisher, den beschwerlichen Weg zur Stadt in dem Schiffsboote machen zu müssen.

Ein weiterer Beweis, dass unser Hafen durch den jährlich sich ausdehnenden Exporthandel an Bedeutung gewonnen hat, ist die seit November 1874 eröffnete erste directe Postverbindung mit allen bedeutenden Häfen zwischen Calcutta und Singapore.

Es werden monatlich Dampfer der British India Steam Navigation Company Limited von Calcutta über Chittagong, Akyab Kyoukhpyoo, Sandoway, Bassein,

Rangoon, Moulmein, Tavoy, Mergui, Pakshan, Kopah, Junk-Ceylon, Penang nach Singapore expedirt, die auf der Rückreise alle eben bemerkten Häfen für die Post und für Güter anzulaufen haben.

Bassein kann demnach mit Calcutta und Singapore, sowie mit den Zwischenhäfen direct correspondiren, während früher alle Briefe kleinen, von drei Leuten geführten Postcanoes anvertraut werden mussten, welche dieselben dann nach dem Postamte in Rangoon brachten, von wo die Weiterbeförderung veranlasst wurde.

Unsere Postverbindung mit Rangoon hat erfreuliche Verbesserungen erfahren. Seit Februar 1874 fährt ein kleiner Dampfer der Irrawaddy Flotilla Company regelmässig wochentlich einmal zwischen Rangoon und Bassein, der die Reise immer in 36 Stunden zurücklegt. Diesem soll noch ein zweiter zugesellt werden, so dass später zweimal pr. Woche eine Fahrgelegenheit mittels Dampfer von Rangoon hieher und umgekehrt zur Verfügung stehen wird.

Der jetzt regelmässig und zuverlässig fahrende eine Dampfer erhält von der Regierung eine angemessene Vergütung für die Beförderung der Post von und nach Rangoon.

Derzeit gehen noch wochentlich drei Postcanoes nach Rangoon, doch wird dieses Verbindungsmittel aufhören, sobald der erwähnte zweite Dampfer, der eben in England gebaut wird, in Fahrt gesetzt ist. Die Postcanoes brauchen 60 Stunden, um Rangoon zu erreichen.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Kaufmann W. N. Latimer in S. Juan de Puerto Rico zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 28. März 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann S. Salomon in St. Helena zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 20. April 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den derzeitigen Gerenten des k. und k. Honorar-Generalconsulats in Havana, Gustav Rohlsen, zum unbesoldeten Generalconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 16. Mai 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den derzeitigen Gerenten des k. und k. Generalconsulats in St. Petersburg, Friedrich Ludwig Kern, zum Honorarconsul bei dem gedachten Amte allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 19. Mai 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben zu gestatten geruht, dass der k. und k. Viceconsul B. Bonafin das Ritterkreuz des päpstlichen St. Gregor-Ordens annehmen und tragen dürfe. (Allerhöchste Entschliessung vom 10. Juni 1875.)

— Der neu ernannte k. und k. Generalconsul Dr. Karl Ritter v. Scherzer hat die Leitung der Commerzkanzlei bei der k. und k. Botschaft und des Generalconsulats in London; ferner der neu ernannte k. und k. Generalconsul Stefan Ritter v. Herzfeld die Leitung des Generalconsulats in Smyrna bereits übernommen.

— Der neu ernannte k. und k. Generalconsul Francesco di Sorvillo in Neapel hat nach erfolgter Anerkennung Seitens der italienischen Regierung die Leitung der Dienstgeschäfte angetreten.

— Der k. und k. Consul Paul Reglia hat die Leitung des k. und k. Consulates in Ibraila bereits übernommen.

— Der neu ernannte k. und k. Consul Andreas Baas in Sydney wurde von der Colonial-Regierung in dieser Eigenschaft anerkannt.

— Der k. und k. Consul Joseph Haupt in Amsterdam, dann der k. und k. Consularagent A. C. Siderides in Gallipoli haben sich auf Urlaub begeben und werden für die Zeit ihrer Abwesenheit, der erstere durch den k. und k. Viceconsul M. Czikann, der letztere durch den k. britischen Consul A. Odoni im Amte vertreten.

Leipziger Ostermesse 1875.

Leipzig, 20. Mai 1875. Die diesjährige Ostermesse, welche ungewöhnlich frühzeitig in den ersten Tagen des April begann, ist im Ganzen sehr unbefriedigend verlaufen. Nur in wenigen Branchen, z. B. im Rauhwaarenhandel, wurden ausnahmsweise günstige Ergebnisse erzielt.

Zu der immer noch andauernden, durch Ueberproduction wesentlich geförderten, hin und wieder bis zur förmlichen Stagnation gesteigerten Gedrücktheit in Manufactur- und Fabrikwaaren gesellte sich auch die unfreundliche Witterung, welche kein flottes Frühjahrsgeschäft aufkommen liess, ja Veranlassung war, dass von den schon vor der Messe bestellten und bezogenen Saisonartikeln nicht unbedeutende Partien den Verkäufern zurückgegeben worden sind, was allerdings ein von Vielen derselben durch frühere Gestattung verschuldeter Missbrauch ist.

Von den regelmässig die hiesige Ostermesse besuchenden Käufern aus dem Norden und Süden, sowie aus transatlantischen Ländern (Nordamerika war kaum halb so zahlreich wie sonst vertreten) fehlten nicht wenige, was zwar durch den auch anderwärts herrschenden trägen Gang des Geschäftes sich erklärte, darum aber nicht minder nachtheilig den Messverkehr beeinflusst hat.

Der jederzeit in die ersten Tage der hiesigen Messen fallende Umsatz in fabricirtem Leder hat jedoch auch diesmal seinen gewöhnlichen raschen Verlauf genommen. Obwohl der lange Winter dem Consum nicht günstig war, hat diese von der Ueberproduction noch nicht heimgesuchte Branche nur wenig von der fast alle Fabricationszweige schädigenden rückgängigen Conjunctur im Handel zu empfinden gehabt.

Die Zufuhr war keine reichliche und die hin und wieder eingetretenen Preis-Ermässigungen wurden durch die mangelhafte Trocknung der Waare wenigstens zum Theil ausgeglichen.

Für französische Rechnung scheint nichts aus dem Markte genommen worden zu sein; man hatte schon vor der Messe seinen Bedarf direct von den Fabriksplätzen bezogen.

Sohlleder von Prima-Qualität war knapp und behauptete seinen Preis; von den anderen Sorten wurden im späteren Verlauf des Geschäftes einzelne Posten etwas billiger abgegeben. Vacheleder gab im Allgemeinen etwas nach, jedoch nicht in den leichteren Qualitäten, die zu Militärzwecken gesucht waren.

Die im Grossogeschäfte gezahlten Preise werden, wie folgt, angegeben: Prima-Sohlleder aus Trier, Luxemburg, St. Vith 67—70 Thlr., geringere Qualitäten 62—66 Thlr.; Malmedyer 62—68 Thlr.; Siegener Prima 66—68 Thlr., dergleichen Secunda 60—64 Thlr.; Eschweger in kräftiger Waare 56—64 Thlr., in minder gewählten Sorten 48—54 Thlr.; starkes deutsches Sohlleder 52—60 Thlr., leichteres Brandsohlleder 44—48 Thlr.

Vache-Leder fand vornehmlich in leichteren, für Militärbedarf tauglichen Gattungen Nachfrage und es galt: Prima 56—62 Thlr., Secunda 48—55 Thlr., extra starkes Riemleder 60—68 Thlr. pr. Ctr.; deutsches Rindleder 16—20 Ngr., vorzüglich feine Waare auch höher; braunes Kalbleder 30—40 Ngr.; Gera'er und aus anderen renommirten Gerbereien 45—50 Ngr.; Kipsleder bei mässigen Zufuhren 15—20 Ngr., feinere Sorten bis 26 Ngr.; Hamlock (amerikanisches Sohlleder) bei reichlichen Vor-

räthen, aber beschränktem Absatze 40—46 Ngr.; schwarzes Blankleder 17—20 Ngr., dergleichen helles 18—23 Ngr.; deutsches Rossleder 20—25 Ngr. pr. Pfund.

Lohgare Schaffelle haben ihren Preis ziemlich behauptet, während alaungare gegen die Preise der letzten Michaelis-Messe um 10 pCt. billiger waren. Im Allgemeinen zeigten die Gerber sich wenig geneigt, Zugeständnisse an den Preisen zu machen, und Einzelne zogen Partien, für die sie ihre Forderungen nicht durchsetzen konnten, lieber aus dem Markte zurück.

Das mit dem Ausfall der Ledermesse in Beziehung stehende Geschäft in rohen Häuten und Fellen zur Lederbereitung hatte von dem Drucke reichlich vorhandener Vorräthe zu leiden und wurde der ruhigere Verlauf der Ledermesse von den Gerbern zur Vermehrung dieses Druckes möglichst ausgebeutet. Für deutsche Waare sind daher ungleiche Preise gezahlt worden, die den Inhabern mehrfach Verlust brachten, ohne dass die Lager geräumt werden konnten.

Dagegen war das Angebot von überseeischen Häuten ziemlich knapp und wurden die Preise derselben folgendermassen notirt: Trockene schwere Buenos-Ayres-Ochsenhäute 38—43 Thlr., dergleichen Kuhhäute 38—45 Thlr.; trockene Rio Grande Augostura 35—38 Thlr.; trockene gesalzene Pernambuco 28—31 Thlr.; gesalzene Rio-Janeiro-Ochsenhäute 22½—23½ Thlr., derlei Kuhhäute 22½—24½ Thlr.; Augostura Cobello 32—36 Thlr.; nasse gesalzene Montevideo 24—25 Thlr.; Uruguay 24—25½ Thlr.

Für Kipse zeigte sich eine beschränkte, zögernde Nachfrage und gab dieser Artikel im Preise etwas nach, so dass Ima. leichte auf 48—52 Thlr., dergleichen schwere auf 33—38 Thlr.; IIda. leichte auf 36—40 Thlr., schwere auf 25—31 Thlr.; IIIia. leichte auf 28—30 Thlr., derlei schwere auf 20—22 Thlr. und IVta. Sortirung auf 20—23 Thaler sich stellte.

Für die schon seit längerer Zeit in sehr beengter Lage sich befindende Fabrication von Tuchen, Buckskin, Doubles und den vielnamigen Stoffen, welche unter der Tuchbranche zusammengefasst werden, ist die Messe sehr ungünstig verlaufen. Die namentlich im Exportgeschäfte seit Jahresfrist vorherrschende Stille ist noch nicht überwunden und fehlten daher viele von den zahlreichen Grossokäufern aus Holland, den Hansestädten, dem Norden und Süden.

Die entmuthigenden Berichte aus Nord- und Südamerika, Aegypten und Italien, sowie die nicht viel günstigeren Meldungen von den levantinischen und asiatischen Märkten hätten die Fabrikanten bestimmen müssen, ihre Production zu beschränken, was aber nur ausnahmsweise geschah, wie — von alten Beständen abgesehen — die belangreichen Zufuhren wahrnehmen liessen.

Nach den Vereinigten Staaten ist der Export von glatten Tuchen (Wagentuche ausgenommen), Satins und dergleichen auf ein Minimum reducirt und auch auf die importfähigigen Artikel, wie feine rheinische, englische und französische Modestoffe, sind nur beschränkte Ordres gegeben worden. Selbst die in erster Linie noch in Betracht kommenden Kammgarnstoffe haben an Beliebtheit bereits sehr eingebüsst.

In glatten, farbigen und schwarzen Tuchen von Burg, Finsterwalde, Döbeln, Nossen, Kirchberg, Lengenfeld, Schwiebus etc. sind daher diesmal sogar sehr bescheidene Ansprüche an die Messe unerfüllt geblieben. In ¾- und ½-Tuchen war fast noch weniger Geschäft, da nicht blos die Frage zum Export, sondern auch diejenige für die Confection mangelt, indem die Mode andere und meist gemusterte Stoffe zu Frühjahr-Jaquetten, Mäntelchen etc. bevorzugt.

Sehr beeinträchtigt wurde das Geschäft in Sommerstoffen durch die anhaltend rauhe Witterung, da die nach Gewohnheit schon vor der Messe durch directen Bezug von den Fabrikanten mit dem ersten Bedarf ausgestatteten Lager der Zwischenhändler und Detaillisten nur wenig in Anspruch genommen worden waren und daher dieselben weder zum Besuch der Messe, noch zu weiteren Ankäufen besondere Veranlassung hatten.

Digitized by Google

Mit gemusterten Stoffen, welche den Markt noch lange dominiren zu wollen scheinen, ist übrigens von einzelnen Fabrikanten immer noch ein leidliches Geschäft gemacht worden. Cottbus fabricirt namentlich nach englischen Mustern, ohne jedoch das Charakteristische der englischen Waare, besonders in der Appretur, bisher erreicht zu haben. Grossenhain, Finsterwalde, Neudamm arbeiten im Musterfache mit mehr oder weniger Glück, und Görlitz, Grünberg, sowie andere Orte folgen ihrem Beispiele, indem sie bemüht sind, sich den von ihnen verlangten Modificationen in der Fabrication zu unterwerfen.

In seidegezwirnten und feinen glatten Stoffen liefern Grossenhain und Luckenwalde sogar Ausserordentliches im Wettstreite mit der belgischen und rheinischen Concurrenz. Spremberg, wo infolge des auf der Tuchbranche lastenden Druckes fast 70 Firmen in einem Jahre freiwillig oder durch Concurs eingegangen sind, producirt trotzdem immer noch zu stark und konnte demnach nur bei beliebten Mustern und kleinen Posten seine Preise behaupten.

Forste weiss sich die Bevorzugung seiner halbschweren Stoffe zu erhalten, indem es im Allgemeinen den Ansprüchen an Qualität und Muster bei mässigen Preisen genügt. Auch die halbschweren Fabrikate von Crimmitschau und Werdau fanden leichten Absatz.

Bei einer Umschau in den Lagern von Musterwaaren entwickelte sich übrigens die Ansicht, dass zwar eine Mannigfaltigkeit an und für sich geschmackvoll disponirter, einfacher Muster ausgestellt sei, dass man aber — gleichsam als habe die auf dem Verkehr lastende, durch den grossen Börsensturz hervorgerufene Krisis der Phantasie und dem Erfindungsgeiste die Schwingen gelähmt — nur wenigen Mustern begegne, die Zeugniss geben von Anstrengungen, darauf gerichtet, die mehr oder weniger betretenen Pfade zu verlassen und in selbstständiger, zeitgemässer Weise vorwärts zu streben.

In Bezug auf das mannigfaltige Fach der Manufacturwaaren, welches bekanntlich das ganze Jahr hindurch bis in ferne Länder besonders eifrig durch Handlungsreisende poussirt wird, liegt eigentlich die Frage nahe, was für den Messabsatz noch übrig bleiben soll.

Den Saisonartikeln (Frühjahrs- und Sommerwaaren) ist die anhaltend rauhe Witterung sehr nachtheilig gewesen. Die bereits vor der Messe für den gewohnten Bedarf ihrer Kundschaft versorgten Detaillisten und Zwischenhändler zeigten sich geneigter, einen Theil der erhaltenen Waaren zurückzugeben, als neue Ankäufe von Belang zu machen, und nicht wenige zogen es vor, den nicht viel versprechenden Verlauf des Saisongeschäftes zu Hause abzuwarten.

Das Messgeschäft war daher ein beschränktes und auch ein sehr ungleiches, indem der Hauptantheil denen zufiel, welche neue oder vorzugsweise beliebte Artikel anzubieten hatten. Meerane und mehr noch Glauchau, welche beide vorzüglich sächsische Stoffe fabriciren, äusserten sich sehr unzufrieden.

In baumwollenen Waaren arbeitet die Elsasser Concurrenz im deutschen Zollgebiete mit wachsendem Erfolg und bemächtigt sich namentlich der Stapelartikel mehr und mehr. Calicots sind besser abgegangen, als erwartet war, und scheinen zu Sommerkleidern begünstigt zu werden.

Sächsische baumwollene Strümpfe, die im Grosshandel nur noch nach Mustern bei dem Messverkehre vorkommen, sind zur Zeit vernachlässigt. Für den Export nach Amerika ist blos eine bunte Sorte, sog. Ringelstrümpfe, so lebhaft gefragt, dass die Effectuirung der Aufträge längere Zeit in Anspruch nehmen wird, weil keine hinreichenden, auf diese Specialität eingerichteten Stühle vorhanden sind.

Für baumwollene Rock- und Hosenstoffe (aus der Lausitz und vom Rhein) fehlte durchaus die gewohnte Nachfrage.

Voigtländische Weisswaaren leiden schon seit vielen Messen an mangelndem Absatz und fehlten hiefür auch diesmal die Haupteinkäufer. Wie es scheint, hat sich diese Fabrication die erweiterte Kundschaft, welche ihr während des deutsch-französischen Kriegs für feinere Artikel (Stickereien etc.) zugefallen war, nicht zu erhalten vermocht. Ausserdem beeinflussten Mode und Jahreszeit diese Branche ebenfalls sehr stark. Die bedeutenderen Fabrikanten besuchen übrigens die Messe nur noch mit Mustern.

Einer Ausnahme von dem ungünstigen Verlaufe der Messe erfreute sich derjenige Zweig der Wollwaarenfabrication, welcher gewirkte, sog. gestrickte, überhaupt wollene Winterartikel producirt, die während des letzten langen Winters im In- und Auslande stark consumirt worden sind. Reichliche Aufträge wurden in dieser Richtung ertheilt.

Die zahlreichen Phantasie-Artikel, wie sie Apolda und Berlin in Wolle liefern, waren auch diesmal beliebt.

In sehr gedrückter Lage befanden sich dagegen die Kammwollstoffe, welche unter den Folgen der Ueberproduction während der letzten Jahre und der immer fühlbarer werdenden Concurrenz des Elsass und auch wieder Frankreichs zu leiden haben.

Die Reuss'schen Fürstenthümer sind ein Hauptsitz dieser Industrie, welche klagt, dass ihr Absatzgebiet immer mehr beschränkt werde. Besonders hart wird von dieser Lage des Artikels die Handstuhlweberei betroffen, welche ausserdem durch die vermehrten Kraftstühle leidet und ihre Production neuerdings einschränken musste.

Seidenwaaren unterliegen seit längerer Zeit auch für den Export einer ungünstigen Conjunctur und das Leipziger Messgeschäft in dieser Branche theilte daher das vorherrschende Missgeschick.

Für kurze Waaren ist die Messe zwar keine gute, aber doch nicht unbelebt gewesen.

Amerika gab Aufträge für Weihnachtsartikel und kaufte auch für dort besonders gangbare Sachen nicht unbedeutend.

Für England wurden feinere Artikel genommen und nach ausgestellten Mustern Aufträge ertheilt, wovon auch die Wiener Fabrikate profitirten, welche durch reichhaltige und geschmackvoll ausgestattete Musterlager auf dieser Messe vertreten waren.

Dänemark, Schweden und Russland sind auf den Kurzwaarenlagern auch nicht unthätig gewesen.

Im Uhrengeschäft blieben namentlich Luxusuhren (Pendulen) vernachlässigt; auch Regulatoren konnten nur zu billigen Preisen verkauft werden. Taschenuhren (Schweizer Fabrikat) hatten zwar einen etwas lebhafteren, aber doch nur beschränkten Absatz.

Böhmische Glaswaaren vermissten viele von den sonst gewöhnlich zur Ostermesse erscheinenden Abnehmern für überseeische Märkte, die wenig zahlreich vertreten waren, nur mässige Auswahlen trafen und auch keine belangreichen Bestellungen hinterliessen.

Etwas lebhafter ist zwar der Absatz an Kunden aus nordischen Ländern gewesen; der Verkauf nach dem deutschen Zollgebiete blieb in Quantität und Qualität gegen sonst zurück, da feinere Waaren nur sehr wenig berücksichtigt wurden.

Das Ergebniss dieser Messe konnte demnach weder für die Fabrikanten, noch für die zahlreich anwesenden Händler mit Glaswaaren ein befriedigendes sein und haben daher mehrere derselben schon frühzeitig wieder den Platz verlassen.

Für den Rauhwaarenhandel ist die Leipziger Ostermesse seit langer Zeit von grosser Bedeutung und hat im Verlauf der letzten Jahrzehnte in dieser Richtung noch stetig zugenommen, so dass sie nicht blos für Europa, sondern überhaupt für den Welthandel in dieser Branche eine hervorragende Wichtigkeit erlangt hat.

Zur Ostermesse wird alljährlich die grösste Menge der in Mittel-Europa während des letzten Winters gesammelten Pelzfelle, die sog. Landwaare, im Gegensatz zu den

Digitized by Google

amerikanischen, russischen und anderen nordischen Pelzfellen, nach Leipzig gebracht und geht von da in den Grosshandel über.

Aus den Vereinigten Staaten von Amerika und aus Canada kommen von dem gesammelten Pelzwerk aller Gattungen direct grosse Sendungen nach Leipzig und haben hiesige Häuser dort eigene Vertreter. Andere bedeutende Partien amerikanischer Pelzwaaren werden auf den Londoner Auctionen für Leipzig erstanden und zur Oster-Messe geführt.

Ebenso werden von den grossen sibirischen und russischen Märkten dortländige Pelzwaaren in grossen Quantitäten auf diese Centralmesse der Rauhwaarenbranche gebracht.

Der lange und strenge Winter liess diesmal einen lebhaften Bedarf voraussetzen und bei der ohnehin günstigen Situation des Rauhwaarengeschäftes trat daher schon vor der Messe an den Bezugsorten eine fast allgemeine Steigerung der Preise ein.

Bisam war in den Londoner Auctionen um 15—20 pCt., Schuppen um 30 pCt. theurer, der letztere als ein sehr gefragter Artikel, der nicht mehr wie früher nur zu Kleidungsstücken für den Winter, sondern auch als Modeartikel zur Garnitur starke Verwendung findet.

Seeottern, die für Russland lebhaft gefragt waren, bedangen gegen voriges Jahr um 30 pCt., virginische Otter um 15 pCt. höhere Preise. Amerikanische Zobel in dunklen Sorten, virginische Iltis, die wieder in Gunst gekommenen Nerze, Skunks, Chinchillas hielten die bestehenden hohen und festen Preise.

Wolfspelze waren um 20 pCt. theurer, dagegen erlitten Biber bei starker Zufuhr eine Preisermässigung. Die beliebten Gattungen amerikanischer Füchse waren gefragt und wurden Kreuzfüchse um 30 pCt. und Silberfüchse um 35 pCt. theurer bezahlt.

Von russischen Waaren sind Feh durchschnittlich um 15 pCt., Hermelin um beiläufig 20 pCt. im Werthe gestiegen. Kolinsky und Treibel behaupteten ungefähr dieselben Preise. Auch für Landwaaren stellten sich die Preise entsprechend höher.

Die sonach fast durchgängig eingetretene Vertheuerung blieb jedoch bei dem lebhaften Bedarf ohne erheblichen Einfluss auf den Verlauf des Messgeschäftes, welches im Durchschnitte ein ziemlich gutes gewesen ist und sehr gut ausgefallen sein würde, wenn nicht die amerikanischen Käufer zurückhaltender als sonst sich verhalten hätten und dem entsprechend nicht der Umfang der Aufträge für Amerika an hiesige Commissionäre hinter dem Gewohnten zurückgeblieben wäre.

Auch die deutsche Kundschaft entwickelte angesichts der hohen Preise und der gedrückten Zeitverhältnisse nicht ihre volle Thätigkeit, vielleicht in der Meinung, im Laufe des Sommers mit einem und dem anderen Artikel etwas billiger ankommen zu können.

Von Griechen wurden geringe Sorten Feh- und Hamsterfutter, amerikanische Rothfüchse, deutsche Fuchsrücken, Luchse, geringe Gattungen schwarze Katzen, dann billige Sorten Nerz und französische Kaninchen ziemlich reichlich gekauft.

Oesterreich-Ungarn nahm vorzugsweise Bisam, Schuppen, französisches Kaninchen, Feh- und Hamsterfutter, schwarze gefärbte Lammfelle und Katzen.

Russland zeigte grossen Bedarf und kaufte von deutschen Füchsen, was zu haben war; ferner nordische Füchse, ein beträchtliches Quantum von bosnischen, serbischen und deutschen Steinmardern, sowie einen Theil von Baummardern, ausserdem amerikanische Biber, Iltis, Schuppen, Bären, Bisam, Seeotter.

Frankreich griff auch lebhaft in den Markt ein, namentlich für Fehrücken, Fehwammenfutter, gefärbte Astrachane und Persianer, Skunks, schwarze Katzen und weisses Hasenfutter (von russischen weissen Hasen, die früher dem Haarschneider verfielen).

Gut vertreten war diesmal auch Schweden und kaufte reichlich Bisam, Schuppen, Landiltisse und Steinmarder, Feh- und Hamsterfutter.

Für England zeigten sich die Käufer nicht sehr animirt und bevorzugten mehr einzelne Artikel.

Die deutsche Kundschaft kaufte ziemlich viel Bisam und Nerz, dann Landmarder und Iltis, und hielt im Uebrigen, wie schon erwähnt, etwas zurück.

Die für deutsche Landwaare erzielten Preise stellen sich für die so gut wie geräumten Füchse auf 16—17 Thlr., für Otter auf 50—53 Thlr. das Bund; für Iltis auf 90—105 Thlr., für Steinmarder auf 235—245 Thlr., für Baummarder auf 250 280 Thaler pr. Zimmer, je nach Qualität.

Hasenfelle sind flau und bisher ohne grössere Umsätze geblieben, da deren Inhaber nur theuere Waare in Händen haben.

Für Zickelfelle, die gewöhnlich bei der Ostermesse eine Rolle spielen, ist dieselbe diesmal zu früh gefallen. Die Hauptsammlungen beginnen erst jetzt heranzukommen. Bisher zeigte sich nur für feine Waare einige Meinung; Mittelwaare ist in gedrückter Lage.

Lammfelle zur Handschuhfabrication werden hoch im Preise gehalten, begegnen aber nur geringer Kauflust und sind noch ohne massgebenden Einfluss geblieben.

Von der gewöhnlich während der zweiten Messwoche in der hiesigen Börsenhalle abgehaltenen Garnbörse lässt sich diesmal nur berichten, dass sie flau und der allgemeinen Stimmung entsprechend ohne nennenswerthe Umsätze verlief.

Die Fremdenfrequenz bei dieser in den meisten Richtungen ungünstigen Messe hat nach den Angaben des Polizei-Amtes 20.184 Personen betragen, steht also derjenigen bei der 1874er Ostermesse, welche 20.444 Personen erreicht hat, nur wenig nach.

Der Cours der österreichischen Bank- und Staatsnoten, welcher zu Anfang dieses Jahres mit 182—183 Mark für 100 fl. österr. Währ. notirt war, hat sich in jüngster Zeit fast unverändert auf 184 Mark bis 184 Mark 60 Pfg. behauptet und ist demnach dem gänzlichen Verschwinden des Silberagio wieder näher gerückt.

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Edinburg und Leith im Jahre 1874.

Edinburg. Im Vergleich mit 1873 zeigte das letztverflossene Jahr in Betreff der Handels- und Schifffahrtsbewegung eine geringere Thätigkeit. Der Getreide- und Kohlenhandel, die bedeutendsten Factoren des hiesigen Verkehrs, lagen darnieder, was auch auf die Schifffahrt ungünstig einwirken musste. Im Ganzen aber haben die Kaufmannswelt und der Arbeiterstand wenig gelitten.

Allerdings sind mehrere Fallimente (das bedeutendste mit Passiven im Betrage von 45.000 Pfd. Stlg.) vorgekommen, dieselben betrafen aber zumeist nur Kohlen-Exporteure und zwar solche, die sich bei geringem Capital in nicht zu verantwortende Speculationen einliessen. Manch andere kleine Firma, die sich mit der Ausfuhr von Häringen beschäftigte, ging ebenfalls infolge unkluger Operationen zu Grunde.

Die verschiedenen Banken sind aber ohne Zweifel noch immer sehr solid, obgleich bei einigen die gewöhnlichen Depositen etwas abgenommen haben. Das Hauptmerkmal in den Bankgeschäften des Jahrs 1874 war ebenfalls Leblosigkeit. Es ergaben sich keine ungewöhnlichen Verluste, aber ebensowenig wurde ein ausserordentlicher Gewinn erzielt. Im Disconto waren die Veränderungen gering; der durchschnittliche Zinsfuss war $2^3/_4$ pCt.

Digitized by Google

Die Depositen und andere Hilfsquellen erreichten den hohen Betrag von 84,966.879 Pfd. Stlg., haben somit gegen das Vorjahr um 2,303.337 Pfd. Stlg. zugenommen.

Obwohl an Baarem und convertiblen Werthpapieren eine Abnahme um 1,514.219 Pfd. Stlg. eintrat, erreichte doch die in baarem Gelde, Regierungs- und anderen Werthpapieren vorhandene Summe die beträchtliche Höhe von 28,332.354 Pfd. Stlg.

Der folgende Ausweis gibt über die Gebarung der Banken im Jahre 1874 näheren Aufschluss:

Banken	Depositen und Circulation Pfd. Stlg.	Acceptirungen Pfd. Stlg.	Zinsen und Dividenden Pfd. Stlg.	Baares Geld, Noten, Consols und andere Werthpapiere Pfd. Stlg.	Verbindlichkeiten dem Publicum gegenüber Pfd. Stlg.
Bank of Scotland	10,782.149	2,321.917	440.857	4,176.593	13,104.066
Royal Bank of Scotland	10,928.190	810.667	615.988	3,751.748	11,738.857
British Linen Co.	8,379.762	507.385	469.798	2,735.202	8,887.147
Commercial Bank	10,287.680	432.625	497.295	3,484.112	10,720.305
National Bank	11,462.227	1,224.454	578.300	3,625.749	12,686.681
Union Bank	10,429.362	284.151	546.701	3,074.589	10,713.513
Clydesdale Bank	7,223.581	433.042	478.882	2,610.334	7,656.623
City of Glasgow Bank	9,660.645	1,009.946	565.500	2,833.526	10,070.591
North of Scotland B.	2,861.328	.	114.295	921.796	2,861.328
Aberdeen Town and County Bank	1,796.112	.	146.156	687.409	1,796.112
Caledonian Bank Co.	1,155.843	.	82.031	431.296	1,155.843
Summe für 1874	84,966.879	7,024.187	4,535.803	28,332.354	91,391.066
Summe für 1873	82,663.542	6,884.636	4,220.373	29,846.573	89,548.178
1874 Zunahme	2,303.337	139.551	315.430	.	1,842.888
1874 Abnahme	.	.	.	1,514.219	.

Nachstehende Tabelle enthält die Einzelnheiten in Bezug auf den von den verschiedenen Banken erzielten Gewinn, die Zu- oder Abnahme des Depositengeschäftes und die zur Vertheilung gelangten Dividenden:

Banken	Gewinn Pfd. Stlg.	Zunahme der Depositen Pfd. Stlg.	Abnahme der Depositen Pfd. Stlg.	Dividenden pCt.
Bank of Scotland	165.000	554.000	.	14
Royal Bank	202.000	.	175.000	9½
British Linen Co.	163.000	.	131.000	13
Commercial Bank	168.000	234.000	.	15
National Bank	185.000	454.000	.	16
Union Bank	163.000	.	41.000	15
Clydesdale Bank	154.000	274.000	.	14
City of Glasgow Bank	130.000	577.000	.	11
Aberdeen Town and County Bank	30.000	55.000	.	12½
North of Scotland Bank	45.000	277.000	.	11¼
Caledonian Bank	19.000	111.000	.	14

In Schottland befinden sich derzeit 52 öffentliche Sparcassen, welche auf 22 Grafschaften (Shires) vertheilt sind. 10 Grafschaften entbehren dieser auf den Wohlstand

der untern Volksclassen so einflussreichen Institute, nämlich: Argyll, das reiche Ayr, Clackmannan, Haddington, Kinross, Linlithgow, Orkney und Shetland, Peebles, Sutherland und Wigtown. In diesen Grafschaften haben die Arbeiter ein gutes Einkommen, von dem jedoch der grösste Theil in die Schänken wandert*).

Das Capital, welches sich am Schlusse des Jahrs 1874 in den 52 Sparcassen vorfand, betrug 4,637.427 Pfd. Stlg. Die Interessen bezifferten sich im Durchschnitt etwas unter 3 pCt. und die Verwaltungsspesen mit $^{1}/_{4}$—$^{3}/_{4}$ pCt. Die Zahl der Einleger wird mit 524.877 angegeben. Im Verhältniss zur Gesammtbevölkerung kam in Edinburg-Shire 1 Einleger auf 7·07 Einwohner; in Aberdeen-Shire auf 8·43 Einwohner; in Bute und Lanark auf 8·48 Einwohner; in Roxburg-Shire auf 9·56 Einwohner; in Banff-Shire auf 62·51 Einwohner; in Dumfries auf 77·74 Einwohner; in Berwick-Shire auf 132·15 Einwohner; in Ross und Cromarty auf 235·2 Einwohner.

Die Gebarung der Edinburg-Leither National-Versicherungs-Sparcasse war im letztverflossenen Jahr eine günstige. Am Schluss desselben befanden sich in der Casse 940.741 Pfd. Stlg. Die Geschäfte dieser Sparcasse haben sich während der letzten 8 Jahre ungemein entwickelt. Zu Ende 1866 war nur eine Summe von 562.000 Pfd. Stlg. vorhanden, also um ca. 378.000 Pfd. Stlg. weniger als in 1874; die gezahlten Interessen betrugen damals 16.000 Pfd. Stlg., dagegen in 1874 25.000 Pfd. Stlg.

Ein Drittel der Einleger sind Personen, welche weniger als 1 Pfd. Stlg. deponirten; ein Umstand, der für die Sparsamkeit der ärmern Classe zeugt. Die Anzahl der Hinterleger war 47.000, wornach mit Rücksicht auf die gesammte Einwohnerzahl von Edinburg und Leith ungefähr ein Sparender auf jede Familie käme.

Vergleicht man den Stand des Getreidehandels am Schlusse des Jahrs 1874 mit demjenigen zu Ende 1873, so findet sich, dass Ende December 1874 die Preise für Weizen sehr gefallen waren und dass jetzt das Publicum gegenüber den hohen Fleisch- und Butterpreisen ein verhältnissmässig billiges Brod geniesst.

Am 31. December 1873 bedang australischer Weizen 70 s. pr. Quarter von 500 Pfd., californischer und Oregon 60—70 s., Ghirka 61—63 s. pr. Quarter von 492 Pfd., amerikanischer Frühlingsweizen 2. Qualität 60 s. und rother Winterweizen 62 s. 6 d. pr. Quarter von 480 Pfd.

Dagegen forderte man am Schlusse des Jahrs 1874 für australischen Weizen ca. 50 s., für californischen und Oregon 48—49 s., für Ghirka 45 s. 6 d. bis 46 s. 6 d., für amerikanischen Frühlingsweizen 2. Qualität 46 s. und für rothen Winterweizen 1. Qualität 47 s.

Es ergiebt sich daher zu Gunsten des Abnehmers ein Unterschied von 18—20 s. pr. Quarter für feinen weissen Weizen, von 15 s. 6 d. bis 16 s. 6 d. für Ghirka, von 14—15 s. für Frühlings- und von 15 s. 6 d. für guten alten Frühlings- und rothen amerikanischen Winterweizen.

Auf dem grossen Markte war der Unterschied noch bedeutender, indem daselbst der Abschlag für baltischen, dänischen, amerikanischen Ghirka und andere russische Sorten, sowie für californischen und australischen 18—20 s. pr. Quarter betrug. Dieser grosse Rückgang in den Preisen ist der letzten günstigen Weizenernte zuzuschreiben.

Auch hierländischer Weizen theilte die fallende Tendenz. Während am 31. December 1873 der Durchschnittspreis auf 61 s. 8 d. pr. Quarter stand, betrug derselbe am 31. December 1874 nur 45 s. 1 d. Die höchste Notirung für britischen Weizen war am 31. Januar 1874 63 s. 9 d., die niedrigste am 21. November 43 s. 9 d., somit ergab sich zwischen beiden Extremen ein Unterschied von 20 s. pr. Quarter.

---

*) Der Consum an Spirituosen in Schottland belief sich im Jahre 1874 auf $6^{1}/_{2}$ Mill. Gallonen. Von inländischen Spirituosen kamen in England $^{3}/_{4}$, in Irland 1, in Schottland 2 Gallonen auf den Kopf der Bevölkerung, Männer, Frauen und Kinder zusammen genommen.

Digitized by Google

Die Preise für Farmer-Weizen veränderten sich während der Monate Januar und Februar nur wenig; sie erreichten 63 s. 9 d. pr. Imp. Quarter. Im März notirte man 60 s. 11 d. und im April 60 s. Im Mai stiegen die Preise auf 62 s. 2 d., gingen aber allmälig wieder bis auf 57 s. 7 d. zurück.

Im September nach der neuen Ernte stellte sich ein Durchschnittspreis von 47 s. 7 d., somit ein Abschlag von 10 s. pr. Quarter heraus. Im October trat ein neuerlicher Rückgang auf 44 s. 7 d. und im November auf 43 s. 5 d. ein. Gegen Ende December war der Durchschnittspreis 45 s. 1 d.

Ohne Zweifel ist durch die gute 1874er Ernte viel Unglück verhütet worden, denn selbst bei geringeren Löhnen hatte der Arbeiter stets Brod in Fülle. Auch waren die Anfuhren, namentlich aus Amerika, sehr reichlich.

Während der Monate September, October und November allein wurden aus dem Auslande 2,679.421 Quarter Weizen und 1,388.115 Ctr. Mehl importirt; was mit Einschluss des Mehles für das ganze Jahr eine Zufuhr von 11 Mill. Quarter Weizen gäbe. Nach Beendigung der Ernte kam man jedoch zu der Ansicht, dass bis zur neuen Ernte hin nur 9 Mill. Quarter erforderlich sein würden.

Für die nächsten acht Monate werden wohl die meisten Zufuhren aus den Vereinigten Staaten von Amerika, Californien eingeschlossen, und aus Canada zu erwarten sein.

Deutschland und Dänemark dürften von Jahr zu Jahr weniger importiren, indem sie an Reichthum zugenommen haben. Die Lage der einzelnen Volksclassen daselbst hat sich sehr verändert und Weissbrod dürfte bald das Schwarzbrod verdrängen. Jedenfalls sind die deutschen und dänischen Kaufleute bereits mit den hiesigen als Rivalen auf dem Kornmarkte aufgetreten. Was in Deutschland nicht für den eigenen Bedarf Abnahme fand, wurde meistens nach Holland und Belgien verschifft.

Wie bereits bemerkt, war hier die letzte Ernte eine sehr befriedigende und seit 1868 die beste. Weizen wurde in ausgezeichneter Beschaffenheit eingeerntet und die Hoffnung, dass die Menge des gewonnenen Productes um 25 pCt. eine Durchschnittsernte übersteigen werde, hat sich beim Ausdreschen nicht als falsch erwiesen.

Die Gerstenernte war in Schottland eine mittelmässige, und da in England diese Fruchtgattung noch schlechter ausgefallen ist, war dort die Nachfrage nach schottischer Gerste eine sehr lebhafte.

Die Preise erreichten nahezu die Höhe derjenigen für Weizen, und dies ist auch der Grund, weshalb man sich mit dem Ausdreschen beeilte; man wollte die hohen Preise ausnützen, ehe der Markt mit Weizen reichlicher versorgt wäre. Fremde Gerste fand hier wenig Absatz, da sie fortwährend im Preise zu hoch stand.

Von der Haferernte versprach man sich Anfangs sehr wenig, kurz vor der Reife erholten sich jedoch Halm und Aehre. Das Schneiden ging bei gutem Wetter vor sich und man fand schliesslich, dass sowohl Menge und Güte als auch das Gewicht der Frucht ziemlich zufriedenstellend waren.

Der Import von fremdem Hafer war begrenzt, indem der Markt mit dem billigeren einheimischen Korn gut versorgt wurde. Die Preise variirten zwischen 28 und 30 s. für 336 Pfd.

Bohnen sind schlecht gerathen und es wurden deshalb für gute Sorten hohe Preise gezahlt, die sich fest hielten, indem die Fluctuirungen nur 2—3 s. pr. Quarter betrugen.

Mais erlitt während der ersten sechs Monate grosse Veränderungen des Preises. Im Juli fand ein Abschlag von 4 s. statt; die Notirungen standen damals auf 32 s. 6 d. pr. Quarter. Im August zeigte sich ein Aufschlag von 1 s. 6 d. Anfangs September fielen die Preise um 1 s., stiegen aber zu Ende desselben Monats wieder um 5 s., im November um 2 s. 6 d. und im December abermals um 2 s. 6 d. Am Schlusse des Jahrs forderte man 41 s. 6 d. bis 42 s. pr. Quarter.

Wie sich der Getreidemarkt künftighin gestalten wird, darüber lässt sich natürlich nichts Bestimmtes sagen. Es hängt sehr viel von der Anzahl der Frühlingszufuhren ab. Doch ist nicht anzunehmen, dass die Weizenpreise, wie im November, auf 43 s. 5 d. pr. Quarter zurückgehen werden. Auch ist zu bedenken, dass der Winter diesmal ausnehmend streng war und die Weizenpflanze möglicherweise bereits gelitten hat.

Von dem im Jahre 1874 nach Leith zugeführten Getreide kam der grössere Theil aus Russland, welches 116.395 Quarter sandte, also nicht ganz die Hälfte der Quantität vom Jahre 1873. Preussen verschiffte nach Leith 106.545 Quarter, vier Mal weniger als in 1873. Die Zufuhren aus Amerika waren denen von 1873 ziemlich gleich; sie betrugen 77.159 Quarter. Der Import aus Dänemark ist auf 16.871 Quarter herabgesunken.

Im Vergleich zu 1873 stellt sich die Zufuhr von Cerealien und Mehl wie folgt:

		1874	1873	1874 Zunahme	1874 Abnahme
Weizen	Quarter	372.242	492.244	.	120.002
Gerste	„	245.118	209.958	35.160	.
Hafer	„	118.381	349.251	.	230.870
Bohnen	„	28.848	39.620	.	10.772
Erbsen	„	36.112	40.442	.	4.330
Wicken	„	3.264	11.869	.	8.605
Roggen	„	25.886	983	24.903	.
Mais	„	11.594	31.290	.	19.696
Mehl	Säcke	283.827	186.769	97.058	.

Der Vorrath in Leith belief sich am Schlusse der beiden Jahre auf folgende Mengen:

		1874	1873
Weizen	Quarter	45.000	80.000
Gerste	„	28.000	10.200
Hafer	„	4.000	18.100
Bohnen	„	850	2.250
Erbsen	„	1.750	850
Mais	„	.	2.100
Mehl	Säcke	15.000	6.250

Der Vorrath der Müller betrug am 31. December 1874 50.000 Quarter Weizen, gegen 100.000 Quarter zur selben Zeit des Vorjahrs.

Im Jahre 1874 waren in Schottland 4,579.821 Acres Landes bebaut, gegen 4,561.982 Acres in 1873; es hat daher eine Zunahme um 17.839 Acres stattgefunden. Mit Getreide wurden jedoch nur 1,410.413 Acres bestellt, während es im Vorjahre 1,420.429 Acres waren.

Mit Weizen waren bebaut 120.991 Acres, gegen 120.726 Acres in 1873; mit Gerste 245.840 (gegen 246.117) Acres; mit Hafer, dem wichtigsten Bodenerzeugnisse Schottlands, um ca. 8000 Acres weniger als 1873, nämlich 1,004.024 gegen 1,012.206 Acres; mit Grünzeug 685.132 (gegen 693.936) Acres, daher um 8804 Acres weniger; mit Kartoffeln 160.480 (gegen 160.327) Acres; mit Turnips 501.636 (gegen 510.780) Acres.

Flachs wird in Schottland wenig cultivirt. Im letztverflossenen Jahre waren damit nur 259 Acres bestellt, gegen 741 Acres in 1873. In Klee, Gras etc. fand eine Zunahme um mehr als 29.000 Acres statt, nämlich von 1,327.952 auf 1,357.009 Acres. Weideland und Wiesen nahmen eine Grundfläche von 1,106.321 Acres ein, gegen 1,096.530 Acres in 1873.

Digitized by Google

Die Anzahl der ausschliesslich für den Ackerbau bestimmten Pferde, Füllen und Zuchtstuten betrug 180.818, gegen 177.159 im Jahre vorher.

Von Rindvieh waren 1,154.846 (gegen 1,148.057) St., von Schafen 7,389.487 (gegen 7,290.922) St., von Schweinen 150.297 (gegen 147.668) St. vorhanden.

Die Eisenindustrie Schottlands, welche seit den letzten Jahren mehr und mehr an Umfang gewann, hat ihren Höhepunkt im Frühling 1873 erreicht. Seit dieser Zeit herrschte im Eisenhandel grosse Unbeständigkeit und die Geschäfte waren ausserordentlich begrenzt.

Die Eisenpreise, welche Anfangs Januar 1874 mit 109 s. pr. Tonne notirt waren, gingen bis Mitte Februar allmälig auf 90 s. zurück. Die gewöhnlichen Preise von Februar an bis Ende December variirten zwischen 80 und 90 s.; aussergewöhnliche speculative Geschäfte verursachten jedoch einzelne Fluctuationen. So z. B. standen im April die Preise auf 71 s. 6 d., im Juni dagegen auf 105 s. Der Durchschnittspreis für das ganze Jahr berechnet sich mit 87 s. 6 d., gegen 117 s. 3 d. für 1873.

Die Production von 96 Hochöfen betrug nur 806.000 Tonnen (im Vorjahre 993.000 Tonnen), und dieses ungünstige Resultat ist lediglich eine Folge der Streitigkeiten zwischen Arbeitgeber und Arbeiter. Es war vorauszusehen, dass die früheren hohen Preise sich auf längere Zeit nicht werden halten können; die Arbeiter wollten sich aber, als die Geschäfte flau gingen, keine Reduction ihrer Löhne gefallen lassen. Verschiedene Hochöfen stellten daher im März ihre Thätigkeit ein und erst im October wurde wieder voll gearbeitet. Durchschnittlich standen im Jahre 1874 121 Hochöfen im Betriebe, dagegen 122 in 1873.

Der Consum an schottischem Schmiedeeisen war sehr gering; er betrug in den Eisengiessereien nur 193.000 Tonnen und in den Hammerwerken 124.000 Tonnen, zusammen 317.000 T. (gegen 373.000 T. im Vorjahre). 200.000 T. Eisen (gegen 125.000 T. in 1873) wurden aus England importirt und zwar zu billigeren Preisen, als wenn es hier in Schottland gekauft worden wäre.

Die Verchiffung von schottischem Eisen hat ebenfalls stark abgenommen, wie folgende Zahlen darthun:

		1874	1873
Nach dem Auslande	Tonnen	296.803	398.850
Küstenweise	„	166.104	214.061
Zusammen . .	Tonnen	462.907	612.911

Von den im Jahre 1874 nach dem Auslande verschifften 296.803 Tonnen gingen: 25.803 Tonnen nach Frankreich; 130.983 T. nach Oesterreich-Ungarn, Deutschland und Holland; 32.819 T. nach Belgien, Dänemark und Norwegen; 23.295 T. nach Russland; 8830 T. nach Spanien und Portugal; 19.030 T. nach Italien; 36.467 T. nach Nordamerika; 20.984 T. nach den britischen Colonien in Amerika; 16.227 T. nach Asien, Australien und Südamerika.

Der Vorrath an Eisen betrug zu Ende des Jahrs 96.000 T., gegen 120.000 T. in 1873.

Der ausserordentliche Aufschwung des Kohlenhandels, der im Frühling 1872 eingetreten war, fand mit Schluss 1873 sein Ende. Während des letztverflossenen Jahrs, wo neue Kohlenfelder zur Ausbeute gelangten, die alten besser ausgenützt wurden, der auswärtige Begehr sich verminderte und die Löhne der Kohlengrubenarbeiter herabsanken, hat der Kohlenhandel eine wesentliche Umgestaltung erfahren und die Preise gingen endlich um 40 pCt. zurück.

Ordinäre schottische Kohle, die im Jahre 1873 mit 15 s. 6 d. pr. Tonne bezahlt wurde, galt 1874 nur 11 s. 2 d., frei an Bord. Die Preise wären noch niedriger gewesen,

hätten nicht einige Firmen unverantwortliche Contracte abgeschlossen, wodurch, wie bereits früher bemerkt, einige Fallimente verursacht wurden.

Gute Gaskohle fand stets zu hohen Preisen schnellen Absatz, während ordinäre vernachlässigt war, indem jetzt gewisse Sorten schottischer Heizkohle zur Gaserzeugung verwendet werden. Kohlen für den Hausbedarf waren und sind noch immer sehr theuer; sie kosten 18 s. bis 21 s. 6 d. pr. Tonne.

Der Wollhandel des Jahrs 1874 begann flau, und wenn sich die früheren hohen Preise erhielten, so geschah dies mit Rücksicht auf den geringen Vorrath an guter Waare. Kaum war aber die neue Wolle zum Verkaufe ausgeboten, als auch die Preise um 20 pCt. für Cheviot und um 10—15 pCt. für blackfaced (Wolle von schwarzköpfigen Schafen) fielen.

Diese Gedrücktheit des Marktes entsprang zunächst daraus, dass dem in 1871/72 eingetretenen ungeheueren Aufschwung der Wollenindustrie eine Reaction folgte, welche wieder eine Ermässigung der Arbeitslöhne herbeiführte. Ferner liess die Nachfrage für Wollmanufacturen nach; die Spinnereien hatten wenig zu thun und ihre Einkäufe waren deshalb beschränkt.

Auch trat ein sehr milder Winter ein und die gute Fütterung der Schafe bewirkte einen reichlichen Ertrag der letztjährigen Schur; was ebenfalls die Käufer abhielt, sich mit grösseren Vorräthen zu versehen.

Im Mai wurden die Geschäfte etwas lebhafter und der Rest der Wolle von 1873, sowie eine gute Partie neuer Waare fanden entsprechenden Absatz. Von Juli an gingen die Preise für feine Wolle in die Höhe; Cheviot-Wolle vom Hochlande, sowie diejenige von unverfeinerten Schafen musste jedoch ihre niedrigen Preise behalten.

Am Schlusse des Jahrs zeigte der Markt grosse Festigkeit, weil man von der Annahme ausging, dass während des starken Frostes im December die Schafe in den höher gelegenen Districten sehr gelitten haben und daher die Quantität neuer Wolle nicht ansehnlich ausfallen könne.

Die Preise standen am Schlusse der letztverflossenen 2 Jahre wie folgt:

	31. December 1873	31. December 1874
Feine Wolle	2 s. . d. bis 2 s. 2 d.	1 s. 9 d. bis 1 s. 11 d.
Mittlere „	1 „ 5 „ „ 1 „ 11 „	1 „ 6 „ „ 1 „ 8 „
Ordinäre „	„ 6½ „ „ 1 „ . „	. „ 7 „ „ 1 „ . „

Die 1873er Ernte von rothem Kleesamen war in Amerika durchschnittlich gut und es fanden ansehnliche Verschiffungen namentlich nach dem Continent statt, von wo der Same oft gemischt und gewöhnlich unter anderem Namen nach englischen Häfen gelangt.

Auch Frankreich hatte nur eine Durchschnittsernte und feine Sorten waren schwer zu erlangen. Von Belgien konnte infolge der dortigen Missernte nur eine geringe Zufuhr erwartet werden; dagegen war diejenige aus Deutschland um so bedeutender. Die Qualität des deutschen Kleesamens ist ziemlich gut; von wirklich feiner Sorte kommt aber nur wenig auf den Markt.

Von weissem Kleesamen gingen während des vorigen Jahrs ansehnliche Ladungen nach den Colonien ab und nur eine geringe Quantität feinen Samens ist hier verblieben. In England fiel die Ernte sehr gut aus. Für feine Qualitäten wurden hohe Preise gezahlt.

Der Vorrath von Graslauch (Ryegrass) war bei Schluss des Jahrs 1873 gering, und da auch die 1874er Ernte nicht zum besten ausfiel, gingen die Preise mehr und mehr in die Höhe.

Der Import von neuen Königsberger Raden war beschränkt, und da man dieselben hier zur Viehfütterung und als Saat sehr stark benöthigt, so stiegen die Preise sehr

Digitized by Google

rasch und bewahrten bis zum Jahresschlusse die steigende Tendenz. Schottische Raden sind in Quantität und Qualität gut ausgefallen; Preise hielten sich mässig.

Am 31. December 1874 notirte man für Sämereien folgende Preise:

Rother Kleesamen:		
Neuer englischer	pr. Ctr.	65—95 s.
Amerikanischer	"	46—50 "
Französischer	"	50—60 "
Deutscher	"	50—60 "
Weisser Kleesamen:		
Feiner	"	80—90 "
Mittlerer	"	70—80 "
Ordinärer	"	58—65 "
Graslauch (ein Jahr während):		
20pfdg.	pr. Qtr.	27—29 "
22 "	"	32—34 "
24 "	"	36—38 "
26 "	"	42—44 "
28 "	"	50—52 "
Französischer und italienischer	pr. Ctr.	20—22 "
Einheimischer	pr. Qtr.	18—25 "
Raden:		
Schottische	pr. Ctr.	58—68 "
Königsberger	"	42—43 "
Grosse fremde	"	48—54 "

Der Ertrag der Häringfischerei im Jahre 1873 war in Betreff der gepökelten, exportirten und der mit dem Kronenstempel versehenen Fische ungewöhnlich gross und übertraf selbst die ungemein günstigen Jahre 1871 und 1872. Die Menge der gepökelten Häringe betrug 939.233 Fässer, der Export 668.008 F. (in 1871: 551.605 Fässer); mit dem Kronenstempel wurden 453.274 F. versehen (in 1872: 422.731 F.).

Nicht ganz so befriedigend wie die Menge war die Qualität des gefangenen Härings, was insbesondere bezüglich der Ostküste gilt, wo sich unter der gemachten Beute sehr viel kleine Fische befanden. Man schreibt das dem Umstande zu, dass gegenwärtig der Häringfang sehr weit in die See hinaus betrieben wird. Andere sagen wieder, dass es an den Baumwollnetzen liege, welche nicht sehr stark und nicht mit den gehörigen Maschen versehen seien, so dass beim Aufziehen derselben die grossen Fische entschlüpfen.

Das Erträgniss der Häringfischerei an der schottischen Ostküste war um 121.575 Fässer und das an der Westküste um 43.798 F. grösser als der Fang im Jahre 1872.

Es war der Wunsch der meteorologischen Gesellschaft in Schottland, zu ermitteln, welchen Einfluss die Temperatur des Meeres und andere meteorologische Zustände auf die Wanderung der Häringe haben. Zu diesem Zwecke benützte man die wochentlichen Berichte der Fischereibeamten vom Jahre 1867 bis zum Jahre 1873. Man berücksichtigte die Temperatur des Meeres; die gewöhnliche monatliche Temperatur auf verschiedenen Stationen und die gewöhnliche tägliche Temperatur in Eyemouth (Berwickshire) und Sandwich (Orkney); die Veränderungen hinsichtlich des Barometers; die Richtung und die Gewalt des Windes; den Regenfall und die zu gleicher Zeit in den einzelnen Districten herrschenden Stürme, Gewitter etc.

Nach sorgfältiger Prüfung ist man zu der Ansicht gekommen, dass eine aussergewöhnliche atmosphärische Temperatur die Wanderung der Häringe beeinflusse. Man fand, dass bei gutem reichlichem Fang das Barometer meistens hoch und fest stand,

der Wind nicht zu stark war und es an elektrischen Strömungen fehlte; im entgegengesetzten Falle war das Barometer sinkend, es gab starke Winde, veränderliches Wetter, Sturm und Blitz.

Obschon diese Beobachtungen an und für sich wichtig sind, erledigen sie doch den Gegenstand nicht; man versucht deshalb auf folgende Fragen zufriedenstellende Antworten zu erhalten:

1. Was versteht man unter dem Beginn der Häringfischerei?
2. Woher kommen die Fluctuirungen im Fange der Häringe in verschiedenen oder in einem und demselben Districte und zwar an verschiedenen Tagen?
3. Was verursacht das Verschwinden der Häringe von gewissen Küstenpunkten in den einzelnen Jahreszeiten?
4. Was versteht man unter „Schluss der Fischfangsaison“?

Vorstehende Fragen können leichter gelöst werden, wenn Folgendes geschieht:

1. Man muss die Beobachtungen weiterhin ausdehnen und solche auch in dem Moray Firth, auf den Shetland- und Orkney-Inseln, auf den Hebriden und an der Westküste Schottlands anstellen.
2. Es muss täglich die Anzahl der Boote und deren Fang angezeigt werden.
3. Es müssen auf verschiedenen Punkten der Küste selbstoperirende See-Thermometer aufgestellt werden, wie solche bereits im Hafen von Peterhead bestehen.
4. Die Fischerleute selbst müssen gerade an den Stellen, wo sie den Fischfang betreiben, thermometrische Beobachtungen anstellen und sehr oft den Kälte- und Wärmegrad des Wassers untersuchen, da die Veränderungen in Kälte und Wärme höchst wahrscheinlich auf die Wanderung der Häringe ungemein einwirken.

Die holländischen Fischer sollen durch solche Beobachtungen beim Häringfang bereits ganz ausserordentliche Resultate erreicht haben.

Aus Anlass eines Einschreitens der schottischen Fischer um die Erlaubniss, auch von Kieferholz verfertigte Fässer zum Verpacken der gepökelten Häringe verwenden zu dürfen, hat das Handels-Ministerium den Auftrag gegeben, einen Versuch mit derlei Fässern anzustellen.

Man sandte zu diesem Zwecke eine Partie Fässer, mit Häringen wohl gefüllt, nach Stettin, Danzig und Hamburg, um die Stärke der Fässer beim See- und Eisenbahn-Transport zu erproben. Von den genannten Städten wurden dann diese Fässer wieder nach Leith zurück spedirt und von da nach den Stationen Wick, Fraserburg und Peterhead befördert. Die für diesen Zweck bestellte Commission untersuchte nun die Fässer und kam zu der Ansicht, dass das Verbot bezüglich des Gebrauchs von Fässern aus Kieferholz aufgehoben werden müsse.

Wichtig und interessant ist auch die nachstehende Entscheidung des britischen Handels-Ministerium's. Die Häringfischer waren nämlich bisher der Meinung, dass sie allein das Recht hätten, überall ihre Netze auszuwerfen, und dass die Besitzer von nahe an der Küste versenkten Lachsnetzen dieselben beseitigen müssten, wenn Gefahr vorhanden sei, dass sich die verschiedenen Netze mit einander verwickeln könnten.

Auf die Frage: Im Falle die Regierung nicht entscheiden kann, ob sie in gewissen Localitäten allein das Recht hat, den Lachsfang, vielleicht zum Schaden der Häringfischer, zu betreiben, welche Partei muss da nachgeben? lautete der Spruch des Attorney General, des Lord Advocate und des englischen Solicitor General also: Wenn anscheinend beide Parteien das Recht zum Fischen haben, kann keiner derselben ein Vorrecht eingeräumt werden. Sie müssen sich eben vertragen und Schaden zu verhindern suchen.

Der Stockfisch- und Klippfischfang zeigte im vorigen Jahre eine Zunahme von 14.740 Ctr. getrocknete und 441 Fässern eingesalzene Fische.

Für die gute pecuniäre Lage der Fischer spricht der Umstand, dass die meisten ihrer Boote jetzt mit einem Deck versehen und dass überhaupt diese Leute weniger

Digitized by Google

von Schulden geplagt sind. Streng wurde mit jenen Fischern verfahren, welche bei Auswerfung ihrer Netze während der Nacht es unterliessen, die vorgeschriebenen zwei Laternen anzuzünden, da infolge dieser Unterlassung mehrere Fischerboote von Dampfern und andern grösseren Fahrzeugen niedergesegelt wurden, wobei mehrere Personen ihr Leben verloren.

Von den exportirten 668.008 Fässern Häringe gingen 31.311 nach Irland, 630.993 nach dem Continent und der Rest nach aussereuropäischen Häfen. Russland und Deutschland waren die besten Kunden.

Es wurden nämlich ausgeführt: nach Russland 47.895 Fässer, u. z. nach: Odessa 4080 F., Petersburg 29.529 F., Riga 2550 F., Libau 11.736 F.; nach deutschen Seeplätzen 566.643 F., u. z. nach: Memel 4217 F., Königsberg 69.385 F., Danzig 109.994 F., Stettin 228.417 F., Altona 8975 F., Hamburg 75.353 F., Harburg 64.714 F., Bremen 5588 F.

Die Anzahl der beim Häring-, Stockfisch- und Klippfischfang verwendeten Boote war 15.095, daher um 137 kleiner als im Vorjahre. Die gesammte Tragfähigkeit dieser Boote betrug 106.280 Tonnen. Beschäftigung fanden: 45.594 Fischer und Jungen, 875 Pökler, 2009 Fassbinder und 39.681 andere Arbeiter, im Ganzen daher 88.159 Personen.

Der Werth der Boote wurde auf 3,840.330 fl., der Netze auf 5,329.750 fl., der Leinen auf 1,033.200 fl., sonach der Gesammtwerth auf 10,203.280 fl. veranschlagt.

Die vorzüglichsten Gegenstände der Einfuhr im Jahre 1874, verglichen mit den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahrs, stellen sich wie folgt:

Waarengattung		1873	1874
Butter	Fässer	192.534	187.891
	Päcke	.	28.871
Espartogras	Tonnen	14.235	7.838
	Ballen	11.066	7.896
Fassreife	Bündel	105.420	92.981
Flachs	Ballen	29.226	20.520
	Tonnen	.	227
Baumwollgarn	Kisten	644	478
	Ballen	.	504
Jutegarn	"	4.531	21.117
Wollengarn	"	25.744	23.727
Andere Garne	"	27.317	54.062
Weizen	Quarter	492.244	372.212
Gerste	"	209.958	245.118
Hafer	"	349.251	118.381
Bohnen	"	39.620	28.848
Erbsen	"	40.442	36.112
Mehl	Säcke	186.769	283.827
Guano	Tonnen	10.138	9.671
	Säcke	2.120	5.344
Hanf	Ballen	18.692	31.252
	Bündel	11.193	5.829
Hadern	Ballen	8.901	4.040
	Tonnen	16	707
Häute	Bündel	12.505	13.898
Häringe	Fässer	1.375	913
Hopfen	Ballen	3.028	1.800

Waarengattung		1873	1874
Latten	Stück	1,125.278	987.784
	Last	.	99
Bretter	Stück	22.873	10.825
Dielen	„	237.570	303.152
	Last	.	300
Bretter und Dielen	Stück	266.839	315.480
Fassdauben	„	1,208.532	1,346.237
	Last	246	.
Stützen	Stück	550.578	676.801
	Last	470	.
Eisenbahnschwellen	„	1.520	130
	Stück	.	242.062
Käse	„	473.905	610.630
	Kisten	22.199	847
Knochen	Tonnen	3.683	5.167
Knochenmehl	„	2.038	211
	Säcke	1.117	1.073
Nitratsoda	Tonnen	5.489	4.545
	Säcke	.	3.719
Oelkuchen	Tonnen	7.203	7.525
	Säcke	.	12.244
Oel	Fässer	19.121	8.752
Kleesamen	Säcke	12.217	.
	Tonnen	6	.
	Ballen	.	1.651
Baumwollsamen	Tonnen	1.414	734
Grassamen	Säcke	1.806	1.986
Hanfsamen	Ballen	3.640	2.217
	Quarter	.	150
Rübsamen	Tonnen	2.321	765
	Säcke	396	598
	Quarter	2.615	6.860
Leinsamen	Tonnen	4.483	3.277
	Quarter	24.940	30.933
	Fässer	75	1.381
	Säcke	.	1.259
Brandy	Fässer	4.286	1.099
	Kisten	30.120	13.131
Genever	„	10.102	13.669
	Fässer	736	588
	Pipen	16	28
Rinder	Stück	.	8.823
Schafe	„	.	4.104
Wein	Kisten	29.370	15.029
	Fässer	8.851	5.331
	Körbe	1.116	1.626
	Butts	1.613	856
	Pipen	588	384
Wolle	Ballen	6.316	2.019
Zink	Fässer	2.622	2.724
	Platten	9.222	23.611

Digitized by Google

Waarengattung		1873	1874
Zinkoxyd	Fässer	.	1842
Zucker	Säcke	144.431	164.527
	Fässer	17.377	17.515
	Kisten	6.407	14.050
	Brode	128.168	109.263
	Tonnen	115	.

Im Jahre 1874 wurden von Leith exportirt: 221.558 Tonnen Kohlen, 148.593 T. Schmiedeeisen, 6585 T. gehämmertes Eisen, 7090 Fässer Theer, 3373 F. Bier, 130.100 Stück und 958 Tonnen Backsteine.

Die Verschiffung von Kohlen, Schmiedeeisen und gehämmertem Eisen geschah hauptsächlich nach folgenden Richtungen:

Bestimmung	Kohlen Tonnen	Schmiedeeisen Tonnen	Gehämmertes Eisen Tonnen
Oesterreich-Ungarn	547	.	.
Schottische Häfen	3.524	179	196
England	4.267	5.560	648
Holland	18.421	31.765	111
Hamburg	1.731	40.466	618
Deutschland	35.593	27.116	726
Dänemark	11.455	8.388	300
Norwegen	6.998	155	.
Schweden	6.983	.	.
Russland	37.434	18.922	3266
Belgien	5.901	11.606	.
Frankreich	14.480	3.606	577
Spanien	1.294	180	.
Portugal	3.088	.	.
Italien	14.375	.	.
Malta	3.705	.	.
Griechenland	975	.	.
Türkei	11.110	.	.
Britisch-Amerika	7.769	.	140
Südamerika	16.363	.	.
Westindien	4.654	.	.
Ostindien	2.092	.	.
Vereinigte Staaten	7.594	650	.

Im Vergleich zu 1873 hat bei Kohlen und gehämmertem Eisen eine Zunahme um 36.805 und resp. 2757 Tonnen, dagegen bei Schmiedeeisen eine Abnahme um 83.662 Tonnen stattgefunden.

Während des Jahrs 1874 liefen in den Hafen von Leith 4171 Schiffe von 783.339 Tonnen ein, und 4197 Schiffe von 783.997 T. verliessen denselben.

Unter österreichisch-ungarischer Flagge erschienen 19 Schiffe von 9001 T. und mit Ladungsgütern im Werthe von 857.000 fl. Von diesen Fahrzeugen kamen beladen: 6 aus New-York, je 2 aus Rodosto und Oran, je 1 aus Taganrog, Dedeagatsch, Nicolajeff und Sulina; die übrigen liefen aus schottischen Seeplätzen in Ballast ein.

Den Hafen verliessen 19 nationale Schiffe von 8805 Tonnen und mit einem Ladungswerth von 61.400 fl. Es segelten davon nach New-York 4, nach Constan-

Digitized by Google

tinopel, Odessa und Alexandrien je 3, nach Triest, Cette, St. Thomas, Sira, Salonich und Athen je 1 Fahrzeug.

Die Ladung der angekommenen österreichisch-ungarischen Schiffe bestand in Getreide und Knochen, während die abgesegelten Fahrzeuge Steinkohlen exportirten.

Die Anzahl der im Jahre 1874 angekommenen und abgegangenen nationalen Schiffe ist mit derjenigen des Vorjahrs gleich; die Tragfähigkeit dagegen hat sich bei den ersteren um 145 und bei den letzteren um 743 Tonnen verringert.

Vergleicht man den Gesammtverkehr von Handelsfahrzeugen im Hafen von Leith mit den Ergebnissen des Vorjahrs, so zeigt sich Folgendes:

	1874		1873		Abnahme in 1874	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Einlauf	4171	783.339	4806	828.299	635	44.960
Auslauf	4197	783.997	4787	829.611	590	45.614

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Taganrog im Jahre 1874.

Taganrog. Der Schiffsverkehr im hiesigen Hafen begann voriges Jahr am 25. April und schloss im Spätherbst, nachdem bereits alle vorhandenen Fahrzeuge den Platz verlassen hatten. Das Eis auf der Rhede war nur von kurzer Dauer, indem der letztjährige Winter im Ganzen mild verlief und immer nur an vereinzelten Tagen schwache Fröste sich einstellten. Für die Fischerei war diese Gestaltung des Wetters von grossem Nachtheil.

Nach Flaggen gesondert, gestaltete sich der letztjährige Hafenverkehr wie folgt:

Flagge	Schiffe	Tonnen	Darunter Dampfer
Oesterreichisch-ungarische	33	11.469	1
Griechische	346	82.268	2
Englische	286	147.834	162
Russische	97	29.746	12
Italienische	86	28.241	.
Norwegische	43	18.688	4
Türkische	43	3.816	.
Deutsche	7	2.968	.
Schwedische	4	1.872	4
Belgische	3	3.796	3
Französische	2	505	.
Zusammen . .	950	331.203	188
Dagegen in 1873 . .	747	214.228	89
Zunahme in 1874 . .	203	116.975	99

Von den österreichisch-ungarischen Schiffen waren beim Einlauf 7 mit 2054 Tonnen, beim Auslauf 32 mit 10.978 T. beladen. Im directen Verkehr importirten die ersteren aus nationalen Häfen verschiedene Waaren für 335.500 fl., während von den letzteren 7 von 1399 Tonnen mit hiesigen Producten im Werthe von 215.620 fl. ebendahin bestimmt waren.

Digitized by Google

Ohne Unterschied der Flaggen gingen bei der Ankunft 297 Schiffe von 76.059 Tonnen, bei der Abfahrt 907 Schiffe von 317.812 T. in Ladung. Diese letztere hatte einen Gesammtwerth von 11,682.470 und resp. 52,531.722 fl., welcher im Vergleich zum Vorjahre um bez. 735.819 und 6,840.706 fl. höher erscheint.

Die Hauptgegenstände dieses Verkehrs sind in der folgenden Uebersicht zusammengestellt:

Einfuhren		Menge	Werth, fl.
Olivenöl	Pud	114.432	1,261.612
Reis	„	3.822	19.493
Oliven	„	24.175	15.955
Johannisbrod	„	276.027	538.252
Nüsse und Hasselnüsse	„	145.915	842.660
Mandeln	„	1.725	25.875
Feigen und Korinthen	„	63.401	347.118
Käse	„	806	15.717
Zucker	„	1.179	11.230
Thee	„	894	77.778
Kaffee	„	3.577	88.530
Pfeffer	„	1.864	28.799
Tabak in Blättern	„	26.826	1,690.038
Seife	„	551	3.141
Petroleum	„	8.848	56.403
Weihrauch	„	670	10.602
Bearbeiteter Stahl	„	192.300	427.500
Eisenbahnmaterialien	„	395.544	4,017.000
Landwirthschaftliche Maschinen	Stück	100	27.375
Spiegel	„	178	11.700
Claviere	„	31	9.000
Manufacturen		.	142.500
Gemeine Weine	Wedro	139.573	690.885
Feine Weine	Flaschen	10.547	31.641
Rum	Wedro	431	8.567
Liqueure	Flaschen	3.297	9.891
Champagnerwein	„	8.916	40.122
Bier	„	11.343	4.254
Porter	„	39.312	44.226
Marmor	Pud	3.061	180.000
Pomeranzen und Citronen	Tausend	150.000	540.000

Ausfuhren		Menge	Werth, fl.
Weizen	Tschetwert	1,582.639	24,926.406
Roggen	„	363.885	3,409.621
Gerste	„	226.065	1,797.216
Hafer	„	71.222	416.649
Leinsamen	„	819.241	13,641.362
Rübsamen	„	76.154	599.712
Weizenmehl	„	9.110	81.990
Schwarzer Caviar	Pud	12.818	384.540
Rother „	„	68.896	310.032
Gesalzene Butter	„	77.100	1,110.240

Digitized by Google

Ausfuhren		Menge	Werth, fl.
Talg	Pud	161.172	1,087.911
Schafwolle	"	209.488	3,362.268
Nussholz	"	143.454	775.905
Thierknochen	"	18.854	18.768
Steinkohlen	"	269.330	64.640
Eisen in Stangen	"	9.550	28.650
Gesalzene Fische	"	22.280	108.615
Matten	Stück	62.510	28.129

Mit Schluss des Jahrs blieben an Cerealien, Lein- und Rübsamen hier in Taganrog 500.000 Tschetwert, in Rostoff am Don 935.000 Tschtwrt. vorräthig.

Die Einnahmen des hiesigen Zollamtes betrugen 1874 im Ganzen 2,803.500 fl.

Die letztjährige Ernte lieferte im Allgemeinen einen guten Durchschnittsertrag und deren Qualität war befriedigend.

Handel und Schifffahrt von Amsterdam im Jahre 1874.

Amsterdam. Infolge der allgemeinen Handelslage konnte im Jahre 1874 auch der Verkehr von Amsterdam keine besondere Thätigkeit entwickeln. Zu grossen Unternehmungen und neuen Geschäften war eben in den Verhältnissen nur wenig Anregung vorhanden; indessen blieb der Verkehr doch von besonderen Störungen verschont und nahmen die Geschäfte durchaus einen regelmässigen Verlauf.

Wesentlich unterstützt fand sich der Handel durch den billigen Stand des Geldes, welches auch andauernd reichlich vorhanden war; der Wechseldiscont war nur kurze Zeit, Anfangs Januar 5 pCt., ging aber bereits Mitte Februar auf $3^1/_2$ pCt. herab, welcher Satz sich bis Ende 1874 unverändert forterhielt.

Bei dem billigen Geldstande und dem ruhigen Verlauf der Geschäfte haben sich auch sämmtliche Waarenpreise entsprechend ermässigt, namentlich Colonialproducte sind sämmtlich zurückgegangen. Die Importeure konnten jedoch die eingetretene Preisermässigung immerhin gut ertragen, denn die schliessliche Preislage zeigte gegen diejenige der Jahre 1860 bis 1870 noch immer einen Vorsprung von 40—60 pCt. und bei einigen Artikeln, wie Kaffee, Tabak und Zinn, sogar von 50—80 pCt., ein Verhältniss, bei welchem die Producenten und Importeure eingestandenermaassen noch immer gute Rechnung fanden.

Die Ergebnisse des letztjährigen Waarenverkehrs sind mit jenen von 1873 so ziemlich gleich, bei einzelnen Artikeln erreichten die Umsätze sogar ansehnlich höhere Ziffern; es können daher die Gesammtresultate als diejenigen eines eigentlichen Normaljahres befriedigend genannt werden. Wie überhaupt der gesammte holländische Handel stets activ geblieben ist, so ergab auch der Güterverkehr von Amsterdam im Jahre 1874 wieder ein höchst bedeutendes Activum.

Ebenso hatte die Fabriks- und Handwerks-Industrie verhältnissmäsig gute Erfolge. Sämmtliche Fabriken konnten das ganze Jahr hindurch arbeiten, da der Bedarf für Consumtion und Handel, wenn auch im Ganzen mässiger, doch ohne Unterbrechung anhielt.

Amsterdam hat eben während der letzten 20 Jahre im Fabrikswesen Fortschritte gemacht; es besitzt gegenwärtig eine entsprechende Anzahl Fabriken, die fast durchgehends mit festen Capitalien fundirt und in gutem Betriebe sind.

Digitized by Google

Die bedeutendsten davon sind die Zuckerfabriken, deren Amsterdam noch 9 grössere besitzt, nachdem jene der Firma Kooy & Co. durch eine Feuersbrunst gänzlich zerstört wurde und infolge dessen auch liquidirte. Diese Fabriken liefern für Amsterdam einen der wichtigsten und grössten Exportartikel, welcher namentlich nach Italien und der Türkei geht.

Von Bedeutung für die Ausfuhr sind ferner die Reisschälereien, worunter die Fabrik „Akyab“ die grösste ist; die Garancine-, Oel- und Leinkuchenfabriken; dann die Liqueurfabriken, von welchen in Amsterdam 3 bestehen; die Bierbrauereien, die sich seit dem Jahre 1870 um 4 neue Etablissements vermehrten; die 4 Diamant- und Edelsteinschleifereien, von welchen jene unter der Firma: „Amsterdamer Diamantschleiferei“ auch ihre Arbeiter am Jahresgewinne theilnehmen lässt; die königliche Stearinkerzenfabrik, welche jährlich bei 12 Mill. Packete Kerzen, 1,600.000 Kilogr. Oleïn und 400.000 Kilogr. Glycerin liefert. Obwohl deren Erzeugniss den österreichischen Stearinkerzen an Qualität bedeutend nachsteht, wird es doch auf den indischen Märkten wegen des billigen Preises allen übrigen Provenienzen vorgezogen.

Ausserdem bestehen hier noch 2 concurrirende Gasfabriken, 3 Mehl- und Brodfabriken, 4 grössere Anstalten zur Herstellung von Schiffsbestandtheilen und zum Maschinenbau, 6 grössere Holzsägen, 1 Fabrik zur Imprägnirung von Bauholz, 1 Tufsteinstampfe und 2 Seifenfabriken, sowie einige andere Etablissements, die ebenso wie die vorgenannten Fabriken sämmtlich mit Dampfkraft arbeiten.

Im Ganzen zählt Amsterdam 35 grössere Fabriken mit Dampfbetrieb; was die übrige Fabriksthätigkeit betrifft, so wird noch bei vielen Etablissements mit Windmühlenkraft gearbeitet, vornehmlich bei den Sägewerken, Mühlen, Chocolade-, Farbwaaren-, Bleiweiss- und anderen Fabriken.

Ueberdies bestehen in der Stadt noch einige grössere Industrien mit Handbetrieb, von welchen die Seilereien, Segelnähtereien, Tabak- und Cigarrenfabriken, sowie jene für Conserven besondere Erwähnung verdienen. Bezüglich der letzteren ist zu bemerken, dass die Gemüseconserven nach Ostindien gehen, wo sie wegen ihrer guten Bereitung und vorzüglichen Haltbarkeit der englischen Waare eine erfolgreiche Concurrenz machen.

Die Zahl der eigentlichen Fabriksarbeiter beträgt über 10.000. Strikes und Arbeitseinstellungen sind auch im Jahre 1874 nicht vorgekommen.

Amsterdam zählte zu Ende des vorigen Jahres 286.932 Einwohner; die Zahl der Sterbefälle war 7713, die durchschnittliche Sterbeziffer berechnet sich daher mit 2·7 pCt., wovon auf Typhus, Scharlach, Masern und Fälle von Fieber 0·14 pCt. entfällt.

Der Sanitätsdienst wurde in den letzten Jahren wesentlich reformirt, wie man überhaupt den sanitären Erfordernissen der Stadt nunmehr im Allgemeinen eine grössere Sorgfalt zuwendet. Die Gesundheitsverhältnisse erfordern aber auch eine ernste Berücksichtigung; denn seitdem die Wasserstrassen und Canäle (Grachten) der Stadt durch die Eindämmungen des in der Ausführung begriffenen neuen Nordsee-Canals (Holland op zyn smalst) von der See getrennt sind, und mit dieser nur mittels der grossen Willems-Schleusen in Verbindung stehen, sind die Wässer der Stadt von Ebbe und Flut abgeschnitten, rücksichtlich ihrer Frischung auf die geringen Zuflüsse der Amstel beschränkt und für ihre regelmässige Entladung auf Dampfpumpwerke angewiesen.

Die Pumpwerke arbeiten übrigens sehr wirksam, denn nach den bisherigen Erfolgen zu urtheilen, hat sich seitdem der Zustand der Grachtenwässer keineswegs verschlechtert, wie man allgemein besorgt hatte, sondern laut officieller Gutachten und vielfacher Analysen sogar um etwas gebessert.

Um die Wassergebiete der inneren Stadt möglichst zu verringern, wurden in letzterer Zeit und so auch im Jahre 1874 mehrere Grachten regulirt und eingeengt, einzelne auch ganz verschüttet.

Weitere Arbeiten dieser Art sind bereits projectirt, und wird man aus dringenden Sanitätsrücksichten mit der Ausführung derselben um so energischer vorgehen müssen, als die stets zunehmenden Industrie-Etablissements zur Verunreinigung der Grachtenwässer mehr und mehr beitragen.

Man beabsichtiget seitens der Gemeinde die Einführung einer neuen Canalisirung, durch welche die Cloaken ihre eigene Abzugsleitung erhalten und nicht mehr in die Grachten der Stadt ausmünden sollen, wie dies bisher noch immer der Fall ist.

Bereits wurde auch in dieser Richtung in drei neuen Bezirken der Stadt das System der pneumatischen Röhrenleitung von Lienur versuchsweise eingeführt; über die bisherigen Erfolge desselben divergiren jedoch die Ansichten so sehr, dass sich auf die allgemeine Adoptirung des Systems kaum rechnen lässt.

An grösseren Bauten waren in Ausführung begriffen: 2 Bürgerschulen, 2 katholische Kirchen, das neue Museum, die Eisenbahnviaducte, dann Wasser- und Hochbauten zu dem neu zu errichtenden Centralbahnhofe am Y.

Diese letzteren Werke verdienen eine besondere Beachtung, da sie sämmtlich im Seebette ausgeführt werden; die Pilotirungs- und Einschüttungsarbeiten erfordern höchst bedeutende Anstrengungen und sehr beträchtliche Geldmittel, doch wird das Ganze, insofern das Präliminare eingehalten werden kann, innerhalb 4 Jahren zur Vollendung kommen.

Von der Eisenbahnlinie Amsterdam-Zütphen wurde die Strecke Amsterdam-Amersfoort am 1. Juni 1874 eröffnet; die weitere Strecke bis Zütphen dürfte noch im Laufe des Jahres 1875 zu Stande kommen, wodurch Amsterdam mit der norddeutschen Linie Hannover-Berlin eine förmlich geradlinige Verbindung erhalten wird.

Die Handelsthätigkeit des Stadt- und Hafengebietes von Amsterdam während der Jahre 1872 bis 1874 ist in nachfolgenden vergleichsweisen Tabellen summarisch dargestellt:

Einfuhren	1874	1873	1872
		Kilogramm	
Asche, Potasche	2,549.000	1,132.000	1,540.000
Baumwolle	11,359.000	14,634.000	27,531.000
Bier	273.000	469.000	410.000
Branntwein	2,801.000	2,117.000	2,351.000
Droguen, Farbwaaren, Chemikalien	7,271.000	11,345.000	10,690.000
Fettstoffe	3,244.000	4,465.000	4,542.000
Fische	548.000	557.000	482.000
Flachs und Hanf	1,639.000	1,383.000	1,125.000
Fleisch	640.000	1,061.000	1,155.000
Früchte: frische	1,282.000	1,712.000	3,114.000
andere	6,069.000	6,720.000	6,081.000
Garne	1,038.000	750.000	800.000
Getreide: Weizen	30,089.000	25,632.000	15,757.000
Roggen	37,737.000	25,635.000	33,711.000
Gerste	8,582.000	6,863.000	4,535.000
Buchweizen	1,157.000	1,009.000	2,337.000
Glas und Glaswaaren	2,203.000	1,835.000	1,083.000
Häute, Felle und Leder	1,966.000	3,356.000	2,892.000

Digitized by Google

Einfuhren	1874	1873	1872
	Kilogramm		
Holz: Schiffbau- und ordinäres Werkholz	143,934.000	150,928.000	126,496.000
feines Werkholz	2,732.000	1,557.000	1,536.000
Farbholz	718.000	1,019.000	1,081.000
Indigo	590.000	410.000	220.000
Irdene Geschirre und Porzellanwaaren	2,383.000	2,322.000	2,000.000
Kaffee	28,913.000	49,069.000	29,574.000
Kurzwaaren	1,305.000	1,517.000	898.000
Manufacturen	3,549.000	3,898.000	3,149.000
Maschinen	2,623.000	1,845.000	1,800.000
Mehl	5,607.000	5,196.000	6,570.000
Metalle: rohe	17,541.000	21,490.000	18,624.000
bearbeitete	5,491.000	6,645.000	6,561.000
Oele	16,890.000	12,753.000	12,064.000
Papier	852.000	1,191.000	608.000
Reis	19,358.000	20,170.000	14,614.000
Salz	684,000	635.000	600.000
Samen und Saaten	35,242.000	25,868.000	20,884.000
Schafwolle	5,413.000	7,530.000	6,041.000
Schwefel	835.000	1,993.000	1,429.000
Syrup, Melasse	545.000	1,060.000	1,270.000
Specereien	1,318.000	1,367.000	852.000
Steinkohlen	171,495.000	176,707.000	202,278.000
Stuhlrohr	1,630.000	1,724.000	1,436.000
Tabak und Cigarren	13,322.000	17,855.000	10,196.000
Thee	2,361.000	2,335.000	1,410.000
Theer und Pech	1,840.000	3,012.000	2,692.000
Thran	433.000	655.000	942.000
Wein: in Gebinden	7,033.000	7,132.000	6,210.000
in Flaschen	476.000	844.000	643.000
Zucker: roher	64,032.000	72,377.000	85,933.000
anderer	838.000	291.000	307.000

Ausfuhren	1874	1873	1872
	Kilogramm		
Asche, Potasche	260.000	155.000	150.000
Baumwolle, rohe	6,864.000	6,048.000	10,341.000
Bier	1,564.000	1,823.000	1,590.000
Branntwein	4,024.000	4,016.000	3,844.000
Butter	291.000	363.000	715.000
Droguen, Farbwaaren, Chemikalien	8,036.000	5,233.000	10,702.000
Essig	89.000	84.000	175.000
Fettstoffe	461.000	506.000	1,421.000
Fische	2,719.000	2,286.000	3,933.000
Flachs und Hanf	6,523.000	8,500.000	7,500.000
Fleisch	530.000	463.000	537.000
Früchte: frische	445.000	232.000	1,083.000
andere	2,110.000	1,528.000	1,639.000
Garne	271.000	266.000	757.000
Getreide: Weizen	14,135.000	16,062.000	11,133.000

Digitized by Google

Ausfuhren	1874	1873	1872
	Kilogramm		
Getreide: Roggen	13,293.000	20,485.000	9,836.000
Gerste	19,590.000	17,042.000	9,594.000
Hafer	15,500.000	8,000.000	10,000.000
Glas und Glaswaaren	2,495.000	2,108.000	2,133.000
Hadern	761.000	1,022.000	1,554.000
Häute, Felle, Leder	1,850.000	1,919.000	2,620.000
Holz: Schiffbau- und ordinäres Werkholz	28,382.000	33,786.000	15,515.000
feines Werkholz	308.000	351.000	817.000
Farbholz	514.000	237.000	1,037.000
Indigo	518.000	314.000	176.000
Irdene Geschirre und Porzellanwaaren	4,049.000	2,033.000	5,186.000
Käse	6,385.000	3,992.000	5,574.000
Kaffee	14,088.000	17,089.000	15,761.000
Kerzen, Oleïn, Paraffin u. dgl.	3,826.000	3,991.000	4,783.000
Krapp	99.000	101.000	128.000
Kurzwaaren	1,164.000	725.000	512.000
Lohe für Gerber	200.000	143.000	100.000
Manufacturen	4,264.000	4,007.000	6,100.000
Maschinen	739.000	1,679.000	865.000
Mehl	478.000	273.000	363.000
Metalle: rohe	17,663.000	7,596.000	20,971.000
bearbeitete	5,315.000	3,084.000	6,797.000
Oel	13,729.000	9,611.000	13,674.000
Papier	781.000	879.000	763.000
Reis	4,255.000	3,865.000	3,723.000
Saaten	1,899.000	57.000	1,746.000
Salz	87.000	123.000	234.000
Schafwolle	729.000	232.000	579.000
Schwefel	125.000	169.000	850.000
Syrup, Melasse	542.000	144.000	342.000
Specereien	688.000	729.000	446.000
Stuhlrohr	1,062.000	934.000	1,392.000
Tabak und Cigarren	10,506.000	9,537.000	8,861.000
Thee	1,186.000	847.000	809.000
Theer und Pech	3,369.000	769.000	1,189.000
Thran	207.000	353.000	396.000
Wein: in Gebinden	2,128.000	2,388.000	1,816.000
in Flaschen	1,048.000	935.000	969,000
Zinn	2,005.000	2,320.000	1,977.000
Zucker: roher	9,201.000	9,484.000	11,221.000
anderer	70,955.000	84,619.000	90,287.000

Da die Geschäfte, wie schon früher bemerkt, einen ruhigeren Verlauf nahmen, so blieb auch die Marktbewegung rücksichtlich der einzelnen Waarengattungen fast durchgehends stiller, nur Kaffee, Tabak und Getreide waren zeitweilig bewegter.

Für Kaffee, dessen Preise sich vom Jahre 1870 ab fortwährend gesteigert und mehr als verdoppelt hatten, war schon gegen Ende 1873 die Stimmung eine mässigere und auch bei der Auction im Februar 1874 blieb der Artikel unter Taxe.

Diese Baisse, welche eben als natürliche Reaction der anhaltenden Preissteigerung gelten konnte und auch als eine solche angesehen wurde, diente nun einer Rotterdamer

Digitized by Google

Combination als Anlass zur Ausführung von Manövern, wie solche bisher auf dem holländischen Markte kaum noch vorgekommen sind.

Man schlug nämlich ein bedeutendes Quantum Kaffee zu 7 Cents unter dem Marktpreise los, und zeigte sich gewillt, noch ein Weiteres zu thun; und wenn die Combination, welcher wenigstens bis jetzt noch grosse Geldmittel zur Verfügung stehen, im vorausgegangenen Jahre für die Haussirung das Aeusserste gethan hatte, so schien sie nun in entgegengesetzter Tendenz ernstlicher operiren zu wollen. Der Artikel war hiemit augenblicklich deroutirt und der Markt zu einem completen Stillstande gebracht; die übrigen Kaffeemärkte, namentlich London und Hamburg, geriethen hiebei nicht minder in Nachtheil.

Doch zögerten die vielen Eigner, ihre Waare abzulassen; man hielt sich ziemlich vorsichtig, und so gewann der Markt bald wieder seine ruhige Haltung, die auch von April an bis zum Jahresschlusse andauerte.

Tabak, besonders Java und Sumatra, war auch im Jahre 1874 wieder bis zu den geringsten Sorten herab lebhaft gefragt; doch mussten diese letzteren gegen die Preise des Vorjahres bedeutend ablassen, da die 1873er Ernte verhältnissmässig viel ordinäres Schneide- und Einlegegut geliefert hatte.

Für Mittelpartien und feines Deckblatt gingen übrigens die Preise nur wenig zurück; indessen war die Stimmung mit Ende der Campagne, obwohl der schliessliche Vorrath kaum 20.000 Pakken betrug, doch weniger willig geworden und es lässt sich nicht verkennen, dass, im Ganzen genommen, auch bei diesem Artikel jene natürliche Reaction eingetreten ist, welche nach den continuirlichen Preissteigerungen der letzten 5 Jahre zu erwarten stand.

Uebrigens zeigen die schliesslichen Preise gegen 1870 noch immer ein Mehr von reichlich 60 pCt., wobei die Pflanzer vollauf gute Rechnung finden.

Eine weitere Preisermässigung dürfte nun doch nicht ausbleiben, da die Tabak-Production auf Java unter dem ermuthigenden Einflusse der hohen Preise alljährlich in bedeutendem Masse zunimmt.

Die 1873er Ernte lieferte rund 241.000 Pakken Java-Tabak, mithin beispielsweise gegen die Ernte von 1864 pr. 64.800 Pakken beinahe das vierfache Quantum.

Getreide war wieder für den Amsterdamer Handel einer der grössten Artikel, auch waren die Preisverhältnisse ziemlich bewegt. Die Gesammteinfuhr des Landes in den verschiedenen Körnergattungen erreichte 1874 über 646 Mill. Kilogr., gegen 644 Mill. im Vorjahre.

Die Zufuhren aus Amerika kamen diesmal reichlicher; im hiesigen Hafen allein sind 80 Ladungen amerikanische Frucht eingetroffen.

Unter dieser Concurrenz waren wohl die Preisverhältnisse für ungarische Frucht zeitweilig sehr schwierig, doch konnte diese letztere ebenso wie Mehl aus den österreichisch-ungarischen Kunstmühlen Stand halten, da beide Artikel gegen alle übrigen Provenienzen den Vorzug der Güte geniessen.

Die Uebelstände des nordholländischen Canals, welcher für Amsterdam bekanntlich die einzige Hafenzufahrt ist, werden für die directe Schifffahrt des Platzes von Jahr zu Jahr und in dem Masse empfindlicher, als die modernen Schiffskörper allmälig grössere Dimensionen annehmen.

Schiffe von mehr als 4·8 Ellen Tiefgang können den Canal nicht passiren und sind daher genöthigt, zu lichtern oder aber in Nieuwediep ganz zu löschen. Letzteres wird gewöhnlich vorgezogen, und so sind auch im Jahre 1874 wieder fast alle grösseren Dampfer und schweren Schiffe, zusammen 475 Fahrzeuge mit 254.484 Tonnen, welche für Amsterdamer Order befrachtet waren, in Nieuwediep geblieben.

Abgesehen von diesem wesentlichen Uebelstande geben die Lichterungsspesen gewöhnlich Anlass zu Streitigkeiten zwischen dem Schiffsführer und dem Uebernehmer

der Ladung, da weder das holländische Gesetz, noch die städtischen Reglements hierüber irgend eine positive Bestimmung enthalten.

Unter solchen Verhältnissen erscheint es empfehlenswerth, dass sich die Schiffsführer bei Annahme einer Amsterdamer Orders im Schiffscontracte, sowie in der Polizze rücksichtlich der Lichterungsspesen rechtzeitig sicherstellen, da auch später eingebrachte Proteste nur selten Erfolg haben.

Uebrigens schreiten die Arbeiten am neuen Canal „Holland op zyn smalst“ rüstig vorwärts. Das Werk dürfte in spätestens 3 Jahren vollendet sein und dann wird Amsterdam eine directe Verbindung mit der Nordsee besitzen und für Fahrzeuge grössten Kalibers zugänglich sein.

Die Anzahl der hier im Jahre 1874 eingelaufenen Schiffe ist aus nachstehender Tabelle zu entnehmen:

Flagge	Segelschiffe		Dampfer		Zusammen	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	15	7.573	.	.	15	7.573
Niederländische	346	78.370	175	64.459	521	142.829
Englische	55	19.201	170	66.148	225	85.349
Deutsche	79	12.881	10	3.666	89	16.547
Norwegische	154	42.585	22	5.501	176	48.086
Schwedische	15	4.266	23	8.131	38	12.397
Dänische	29	4.406	.	.	29	4.406
Russische	15	3.037	.	.	15	3.037
Französische	4	873	1	464	5	1.337
Italienische	24	8.609	1	2.612	25	11.221
Spanische	2	1.104	.	.	2	1.104
Belgische	.	.	1	551	1	551
Amerikanische	12	10.573	.	.	12	10.573
Türkische	1	426	.	.	1	426
Griechische	2	624	.	.	2	624
Im Ganzen	753	194.528	403	151.532	1.156	346.060

Die Einläufe zeigen gegen das Vorjahr eine Verminderung um 11.884 Tonnen, die zwar an und für sich unbeträchtlich ist, aber doch insofern Beachtung verdient, als bereits in den nächstfrüheren 3 Jahren, eben zufolge der vorbemerkten Uebelstände, ähnliche Erscheinungen eingetreten sind.

Von den unter österreichisch-ungarischer Flagge eingelaufenen 15 Schiffen kamen 2 aus Rangoon mit Reis, 1 aus Montevideo mit gesalzenen Häuten, 1 aus Cette mit Wein, 4 aus Taganrog mit Leinsaat, 2 von Sulina mit Getreide und 5 aus Amerika, gleichfalls mit Getreide. Dieselben haben sich sämmtlich von hier in Ballast nach New-Castle begeben.

Der unmittelbare Verkehr zwischen Amsterdam und den österreichisch-ungarischen Häfen war beim Ein- und Auslauf durch 4 niederländische Dampfer von 4.769 T. vertreten.

Die österreichisch-ungarische Handelsflotte hat voriges Jahr in den holländischen Gewässern weder durch Schiffbruch, noch durch schwere Havarien Verluste erlitten.

Digitized by Google

Wirthschaftliche Lage von Bosnien, mit besonderer Rücksicht auf das Jahr 1873.

Serajevo. Das Geschäftsjahr 1873 bietet abermals kein wünschenswerthes Bild der ökonomischen Entwicklung Bosniens dar. Dieses mit allen Schätzen der Natur verschwenderisch ausgestattete Land beherbergt trotzdem eine der Verarmung mehr und mehr anheimfallende Bevölkerung.

Mit Eisen bester Qualität und Steinkohlen ausgestattet, mit einem Holzreichthum, der aller Beschreibung spottet, mit einem wahrhaft jungfräulichen Boden sollte Bosnien durch seine geographische Lage, sowie durch seine geologische Gestaltung wahrlich einen hervorragenden Platz unter den übrigen Provinzen der Türkei einnehmen. Leider jedoch entsprechen die Thatsachen nicht dieser Voraussetzung und lassen überhaupt die vorhandenen Zustände eine Ausnützung der natürlichen Hilfsquellen kaum erhoffen.

Die Communicationen sind im Grossen und Ganzen die gleichen wie im Vorjahre geblieben. Ausgebaut wurden die Strassenstrecken Trebinje-Ragusa und Bileć-Metochia; neu angelegt wurde die Strasse von Stolaz nach Ljubine.

Ist einmal der Strassenzug von Serajevo nach Mostar und von letzterem Orte nach Metković hergestellt, dann besteht eine directe Verbindung der Landeshauptstadt mit dem Meere, welches von hier in 3—4 Tagreisen erreicht werden kann, und es wäre dadurch die Möglichkeit geboten, die Waaren unverhältnissmässig billiger, als es bisher über Steinbrück, Sissek und Brood geschah, von Triest über Makarska zu beziehen.

Der Bau der bosnischen Eisenbahnen, nämlich der Strecken Mitrovitza-Serajevo-Banjaluka und Busovača-Doboj-Samac, ist berufen, in den wirthschaftlichen Verhältnissen des Landes eine fühlbare Veränderung hervorzubringen. Der Herstellung der Schienenwege würde die einheimische Industrie, und zwar insbesondere die Metall-Industrie, ihr Entstehen verdanken.

Bosnien ist überreich an Braun- und Spateisenstein, oft mit einem Metallgehalt von 70—80 pCt.; Braunkohlen finden sich allenthalben; ebenso kommt auch Gold, Silber, Kupfer, Blei und Quecksilber vor.

Die Hauptlagerstätten der Eisenerze sind in Foinica, Kreševo, Vareš, Zenica, Foca und Stari-Majdan; des Bleies in Priedor, Tuzla und Zwornik; des Silbers in Srebrenica.

Eisenhüttenwerke von sehr primitiver Art existiren blos in Foinica, Kreševo und Foca. Es werden daselbst Hufeisen, Schaufeln, Sicheln und Nägel erzeugt, und diese Artikel zum grossen Theil im Lande selbst verbraucht; nur geringe Quantitäten davon gehen nach Albanien und in das benachbarte Fürstenthum Serbien. Auf andere Mineralien wird nicht geschürft; die im Mittelalter von den Ragusanern in Betrieb gesetzten Silberwerke sind längst verfallen.

Die Verbesserung der Communicationsverhältnisse, wodurch fremdes Capital herangezogen würde, müsste wohl auf diesem Gebiete einen gänzlichen Umschwung herbeiführen, zumal im Hinblick auf das Vorhandensein einer reichen Wasserkraft, ergiebiger Kohlenlager und Holzbestände, womit Bosnien jedes industrielle Unternehmen zu unterstützen vermag.

Ausser seinen Metallschätzen besitzt das Land einen vorzüglichen Thon für Ziegelbrennereien, dann weissen und grauen Marmor. Es wird jedoch nichts davon benützt; vielmehr zieht das Volk es vor, seine Häuser aus an der Sonne getrockneten Kothziegeln zu errichten, statt dauerhafte Gebäude aus Steinen oder gebranntem Material herzustellen.

Mehr als drei Viertel des spärlich bevölkerten Bosnien sind Waldland. In den Save-Niederungen kommen Buchen und Eichen, in Mittelbosnien nur Buchen, und in den

höheren Regionen Föhren, Fichten und Tannen vor. Seit Einführung des Tanzimat in Bosnien sind alle Forste Eigenthum des Staates, welcher den Gemeinden lediglich für ihren Bedarf an Bau- und Brennholz das Schlagrecht gewährt.

Die commerzielle Ausnützung der Forste wird von dem Staate selbst, beziehungsweise dem Forstinspectorat in Serajevo betrieben, und Waldparcellen, welche an der Save, der Unna und dem Verbas gelegen sind, werden im Wege der Versteigerung hintangegeben.

Speciell sind es die in den Save-Niederungen gelegenen Waldungen, welche Käufer aus Oesterreich-Ungarn anlocken. Nebst den Stämmen werden auch Dauben erzeugt, welche über Triest nach Frankreich gelangen. Im Jahre 1873 hat jedoch diese Ausfuhr infolge der schlechten Weinernte in Frankreich einen bedeutenden Rückgang erfahren.

Ausser den erwähnten Holzgattungen tritt stellenweise auch der Nussbaum, jedoch nirgends in grösseren Gruppen auf; am meisten noch bei Vranduk und Zenica.

Während früher die Forstverwaltung die Waldparcellen stammweise hintangab, wird das Handelsholz gegenwärtig nur pr. Kubikmeter veräussert. Bedauerlicherweise wird ein abgestockter Wald nie frisch besäet, und ebensowenig der Boden, auf welchem derselbe stand, culturfähig gemacht; daher kommt es, dass in der Nähe der Save und der Landeshauptstadt nur mehr Waldgestrüpp zu finden ist, da der Eintrieb des Kleinviehes das Aufkommen des jungen Waldes zur Unmöglichkeit macht.

Infolge mangelhafter Controle fällen die Gemeinden Holz weit über ihren Bedarf, und während sich abseit von den Strassenzügen Urwälder in vollster Ueppigkeit vorfinden, sind längs derselben allenthalben mit Baumstrunken übersäete Lichtungen zu sehen. Die herrlichsten Bäume werden angebrannt oder gefällt, um nutzlos zu verfaulen.

Sägemühlen sind in hinreichender Anzahl vorhanden, um das Land mit Bauholz zu versehen. Wegen der Mangelhaftigkeit der Waldwege und der Schwierigkeit des Transportes können jedoch nur Bretter von höchstens $1\frac{1}{2}$ Klafter Länge erzeugt werden. Die Breite ist von 10—12 Zoll und die Dicke 1 Zoll; der Marktpreis stellt sich auf 3 Piaster pr. Stück.

Ausser der Eisen-Industrie, an die sich in Foca, Foinica und Serajevo eine den inländischen Bedarf kaum deckende Fabrication von Hieb- und Schiesswaffen schliesst, muss noch der Leder-Industrie erwähnt werden, welche Saffianleder nicht nur für den Landesbedarf, sondern auch für den Export nach Oesterreich-Ungarn liefert.

Die Haus-Industrie ist nicht unbedeutend und bietet einen sprechenden Beweis von den einfachen Bedürfnissen und der geringen Kauffähigkeit des Volkes.

Im Hause wird das Hemd gewebt, welches der Bauer trägt; seine grobe wollene Jacke und seine Beinkleider werden aus heimischer Wolle gesponnen und gewebt. Ausser dem farbigen Shawl, den er turbanartig um sein Haupt windet, ist Alles, was er am Leibe trägt, ein Erzeugniss der häuslichen Industrie. Ja selbst seine Fussbekleidung, die sog. Opanken, verfertigt sich der Bauer selbst aus Thierfellen.

Man kann annehmen, dass reichlich drei Fünftel der Bevölkerung Bosniens, und zwar insbesonders der christliche Theil derselben, der sich mit der Landwirthschaft befasst, im Ganzen also über 600.000 Köpfe, auf so primitive Bedürfnisse angewiesen sind.

Die hauptsächlichen Hilfsquellen des Landes sind der Bodenbau und die Viehzucht; sein Ausfuhrhandel hängt somit nur von der Gunst oder Ungunst des Wetters und dem Gesundheitszustande des Viehes ab. Bosnien liefert Rinder, Schafe, Ziegen, Pferde und Schweine in grosser Menge.

Der Rinderschlag in den an Kroatien und Slavonien stossenden Districten ist der gleiche wie in den genannten Grenzgebieten. In Mittelbosnien und gegen Dalmatien zu ist die Race klein und schmächtig. Dasselbe gilt von den Pferden, die zwar klein, aber ausdauernd sind.

Digitized by Google

Schweine werden nur in den Save-Niederungen gezüchtet, Schafe und Ziegen allenthalben, insbesondere aber in dem Mutesariflick von Jenipazar, wo die Wolle häufig über Scutari und Antivari nach England und Triest verschifft wird.

Da es an den erforderlichen Aufzeichnungen fehlt, lässt sich die Kopfzahl der einzelnen Viehgattungen nicht einmal annähernd angeben. Dieselbe ist jedoch so bedeutend, dass sie nicht nur für den eigenen Fleischbedarf des Landes genügt, sondern noch reichliche Mengen für die Versorgung des österreichisch-ungarischen Marktes übrig lässt. Insbesondere ist es das weidenarme Dalmatien, welches sich mit Rindvieh lediglich aus Bosnien und der Herzegowina versieht.

Auch in Bosnien hat der Viehstand durch das epidemische Auftreten des Milzbrandes unter den Rindern und der Schafpockenseuche schwere Einbusse erlitten. Heimgesucht waren die Sandschaks Travnik, Banjaluka, Serajevo und Zwornik.

Die Grenzsperre für das zum Handel bestimmte Hornvieh gegen Dalmatien und die Militärgrenze, welche ebenfalls von der Epizootie hart betroffen wurde, hat dem Viehhandel einen empfindlichen Nachtheil zugefügt, wenn auch dadurch, dass das zum täglichen Verbrauch in den Grenzstationen bestimmte Rindvieh daselbst nach überstandener 10tägiger Contumaz zugelassen wurde, dieser Nachtheil sich theilweise abschwächte.

In der Agricultur sind keine Fortschritte wahrnehmbar geworden. Wie von altersher benützt der Bauer den Holzpflug, der eine kaum 3 Zoll tiefe Furche zieht, und hält an dem System der Brache fest. Das überwuchernde Unkraut wird nicht beseitigt, und daher kommt es, dass die Frucht nicht nur einen schwachen Kern besitzt, sondern mit Spreu und Wickenkörnern vermischt auf den Markt gelangt.

In guten Jahren wird nicht blos der inländische Bedarf gedeckt, sondern es bleibt noch Manches zur Ausfuhr übrig, insbesondere nach Dalmatien und der oberen Militärgrenze.

Grund und Boden gehört beinahe ausschliesslich dem mohamedanischen Grundadel, der ihn durch Zinsbauern meist christlicher Confession bebauen lässt. Christliche Bauern, welche eigene Grundstücke besitzen, sind nur in geringer Anzahl vorhanden.

Die Haupterzeugnisse der bosnischen Landwirthschaft sind Weizen, Gerste, Hafer, Hirse und Mais.

Die Obstbaumzucht bildet eine der Hauptertragsquellen Bosniens; unter den einzelnen Obstgattungen nimmt jedoch nur die Pflaume im Welthandel einen hervorragenden Platz ein. Sie wird in ganz Bosnien gezogen, wenn auch nie veredelt; insbesonders jedoch kommt sie in der Umgegend von Banjaluka und in der Possavina vor.

Im Jahre 1873 war der Ertrag ein reichlicher, und es belief sich der Werth der diesfälligen Ausfuhr auf 500.000 Ducaten. Der Hauptmarkt für gedörrte Zwetschken ist Budapest, wohin dieselben von der Save-Echelle Rajevosello aus verschifft werden.

In meteorologischer Beziehung gestaltete sich 1873 als ein Ausnahmsjahr; der Winter war ausserordentlich mild und beinahe schneefrei, der Frühling und der Sommer kühl und regnerisch. Bei so bewandten Umständen war ein reicher Ertrag an Kornfrüchten nirgends anzuhoffen. In den Sandschaks Banjaluka, Serajevo, Zwornik und Bihać erzielte man eine gute Mittelernte, während in den an Dalmatien grenzenden Districten Bosniens und der Herzegowina kaum die Aussaat wieder gewonnen wurde und somit das dortige Landvolk dem Nothstande preisgegeben war.

Was unter solchen Verhältnissen bei der Getreideernte eingebüsst wurde, machte die Heuernte verhältnissmässig wieder gut.

Infolge der in Croatien und Slavonien, der Militärgrenze und Dalmatien eingetretenen Missernte und der daraus entspringenden grösseren Nachfrage war die Ausfuhr von Körnerfrüchten 1873 stärker als im Vorjahre. Ebenso erhöhte sich die Versendung von Hülsenfrüchten, Kleien, Theer, Hadern und Blutegeln.

Dagegen ergab sich in Betreff des Exportes ein geringer Rückgang bei frischem und gedörrtem Obst, ein sehr bedeutender jedoch bei: Vieh, Fellen und Häuten, Schafwolle, Eicheln und Knoppern, Honig, Wachs und Käse, Unschlitt, Rind- und Schweinfett, Brenn- und Werkholz.

Bosnien bezieht seine Einfuhrartikel ausschliesslich über Wien und Triest. Ein grosser Theil der importirten Waaren sind jedoch nicht österreichisch-ungarisches Erzeugniss, sondern wie: Garne, Baumwollwaaren, Eisen, Colonialwaaren, Teigwaaren, fremder Provenienz und gehen durch Oesterreich-Ungarn blos als Transitgut.

Seit der zweiten Hälfte 1873 liessen sich die Folgen der Börsenkrise von Wien auch in Bosnien wahrnehmen. Mehr und mehr entzogen Triester und Wiener Handelshäuser den bosnischen Handelsplätzen ihren Credit und suchten ihre Forderungen zu liquidiren.

Die Einfuhr erlitt gegen das Vorjahr eine Einbusse bei: Zucker, Bier, Wein, Ziegeln, Arznei- und Parfümeriestoffen, Baumwoll- und Seilerwaaren, Leinenwaaren und Leinengarnen, Seide und Seidenwaaren, Sieb-, Holz-, Glas-, Eisen-, Thon-, Kurz- und Zündwaaren, Wachs- und Unschlittkerzen, chemischen Producten und Hilfsstoffen, Seife und Kornfrüchten.

Eine Zunahme ist zu constatiren in: Obst und Gemüsen, Mehl, Kastanien, Honig, Käse, Hopfen, Heu, Kleinvieh, Fetten und Oelen, Spiritus, Branntwein und Liqueuren, Koch- und Steinsalz, Kupfer, Bleiglätte, Zink und Zinn, Streck- und Gusseisen, Baumwolle und Baumwollgarnen, Wollgarnen und Wollwaaren, Papier, Leder- und Gummiwaaren, Beinarbeiten, Steinwaaren, Instrumenten.

Die folgende Zusammenstellung enthält die hauptsächlichen Gegenstände des auswärtigen Verkehrs von Bosnien im Jahre 1873:

Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn.

Raffinirter Zucker	Pfund	1,216.934
Gartengewächse	„	385.598
Mehl	„	250.222
Kastanien	„	3.750
Wachs, Honig und Käse	„	5.814
Pflanzen und Heu	„	93.100
Fische	„	1.071
Fette und Oele	„	73.332
Felle und Häute, roh	„	1.547
Bier	„	612.766
Essig	„	20.031
Spiritus, Branntwein und Liqueure	„	485.348
Wein	„	256.752
Esswaaren	„	13.015
Brenn- und Werkholz	Kubikfuss	73.368
Dach- und Mauerziegel, Kalk und Steine	Pfund	4,852.886
Farbholz, Arznei-, und Parfümeriestoffe	„	11.109
Koch- und Steinsalz	„	17,291.853
Andere Mineralien	„	10.822
Streck- und Gusseisen	„	133.187
Stahl	„	62.002
Kupfer, Bleiglätte und Blei, Quecksilber, Zink, Zinn und sonstige Metalle	Pfund	52.343
Hanf und Flachs	„	1.222
Baumwolle und Baumwollgarne	„	33.390
Baumwollwaaren	„	38.491
Seilerwaaren	„	42.728
Leinengarne und Leinenwaaren	„	14.434
Wollgarne und Wollwaaren	„	193.136
Seide und Seidenwaaren	„	4.221
Pelzwerk	„	1.360
Kleiderwaaren	„	9.604
Bürstenbinder- u. Siebmacherwaaren	„	3.139
Schilf- und Strohwaaren	„	23.336
Papier und Papierarbeiten	„	32.970
Leder- und Gummiwaaren	„	28.663
Beinarbeiten	„	1.007
Holzwaaren	„	51.848
Glaswaaren	„	34.150
Steinarbeiten	„	1.600

Thonwaaren	Pfund	184.813
Eisenwaaren	„	220.217
Metallwaaren	„	29.338
Kurzwaaren	„	34.960
Chemische Producte und Hilfsstoffe	„	7.398
Wachs- und Unschlittkerzen	Pfund	22.876
Seife	„	13.552
Zündwaaren	„	35.087
Lederabfälle	„	1.995

Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn.

Kaffee	Pfund	10.521
Südfrüchte	„	2.017
Gewürze	„	1.939
Gartengewächse	„	60.261
Obst, frisch und zubereitet	„	306.197
Nüsse	„	45.024
Weizen	„	2,591.668
Roggen, Halbgetreide und Mais	„	5,812.748
Fisolen, Bohnen und Wicken	„	41.584
Gerste und Hafer	„	13,447.377
Reis	„	11.669
Mehl	„	14.737
Pflanzen und Heu	„	12.006
Oelsaat, Reps und Leinsamen	„	79.440
Fische, frisch und zubereitet	„	88.583
Grosshornvieh	Stück	6.953
Schweine und Spanferkel	„	79.686
Pferde und Esel	„	2.111
Blutegel	„	928.761
Geflügel	„	2.081
Felle und Häute, roh	Pfund	130.696
Fleisch	Pfund	540
Honig, Wachs und Käse	„	5.075
Speck, Schweinfett, Rindschmalz und Unschlitt	„	10.507
Olivenöl	„	5.735
Brenn- und Werkholz	Kubikfuss	264.245
Ziegel	Pfund	600.500
Steine und Steinarbeiten	„	18.064
Eicheln und Knoppern	„	475.733
Petroleum	„	15.622
Eisen und Blech	„	4.687
Kupfer in Bruchstücken	„	2.274
Schafwolle, roh	„	250.899
Baumwollwaaren und Baumwollgarne	„	2.486
Wollwaaren	„	6.071
Lederwaaren	„	11.248
Holzwaaren	„	232.362
Glaswaaren	„	5.213
Thonwaaren	„	1.712
Eisen und Metallwaaren	„	5.539
Hadern	„	140.249
Rosshaar	„	2.127
Kleien	„	31.730
Schiffstheer	„	193.680

Durchfuhr.

Kaffee	Pfund	2,374.769
Gewürze	„	126.630
Südfrüchte	„	279.439
Zucker	„	1,218.213
Tabak	„	59.660
Gartengewächse	„	119.043
Getreide	„	3,940.227
Reis	„	1,157.360
Mehl	„	111.032
Pflanzen und Pflanzentheile	„	3.471
Fische	„	19.270
Häute und Pelzwerk	„	159.512
Wachs, Honig und Käse	„	44.205
Fette	Pfund	74.489
Oele und Fette	„	306.627
Wein	„	1,242.613
Gebrannte geistige Flüssigkeiten	„	1,040.651
Esswaaren	„	80.078
Drechslerarbeiten	„	4.064
Mineralien	„	80.664
Arznei- und Parfümeriestoffe	„	12.325
Farb- und Gerbestoffe	„	24.892
Gummi und Harze	„	32.165
Kochsalz	„	11,606.481
Chemische Hilfsstoffe	„	38.611

Blei	Pfund	10.167	Leder u. Lederwaaren	Pfund	88.624
Eisen	„	102.328	Holzwaaren	„	22.038
Andere Metalle	„	20.986	Fensterglas und andere Glaswaaren	„	198.047
Baumwolle	„	19.687	Steinarbeiten	„	2.629
Baumwollgarne	„	823.420	Thonwaaren	„	89.203
Leinengarne, Hanf und Flachs	„	1.891	Eisenwaaren	„	383.361
Baumwollwaaren	„	1,133.677	Metallwaaren	„	150.048
Leinenwaaren	„	51.688	Maschinen	„	266.960
Wollwaaren	„	63.073	Schafwolle	„	426.373
Seidenwaaren	„	3.591	Kurzwaaren	„	73.076
Fertige Kleider	„	22.136	Chemische Producte	„	135.178
Bürstenbinderarbeiten	„	1.096	Kerzen und Seife	„	145.564
Strohwaaren	„	1.523	Zündwaaren	„	8.414
Papier und Papierarbeiten	„	60.072	Bücher	„	77.677
			Kleien	„	1.875
Kürschnerwaaren	„	12.623	Petroleum	„	14.563

Ausfuhrwaaren werden comptant gezahlt. Für Einfuhrwaaren wird ein Respiro von 4 bis 6 und 9 Monaten zugestanden.

Der gesetzliche Zinsfuss blieb im Jahre 1873 12 pCt. Das Geld war im Allgemeinen knapp. Die Handelscourse der Gold- und Silbermünzen wurden unverändert notirt, wie folgt: türkische Lira 120 Piaster, 20 Frankenstück 104 Piaster, österreichischer Ducaten 61½ Piaster, Silbermedjidié 24 Piaster, russischer Rubel 20 Piaster, österreichischer Gulden 12 Piaster.

Die Fracht von Serajevo nach Brood betrug im Sommer 3—3½ fl., im Winter 4—5 fl. pr. Zollcentner.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den k. und k. Consul in Nizza George d'Auzac zum unbesoldeten Consul für das Fürstenthum Monaco unter unveränderter Belassung in seinen bisherigen Functionen mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 15. Juni 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Berufung des k. und k. Consuls Rudolf Schlick zur provisorischen Leitung des k. und k. Generalconsulates in Tunis, sowie die Versetzung des k. und k. Consuls Karl Ritter v. Boleslawski von Tunis nach Shanghai allergnädigst zu genehmigen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 19. Juni 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Versetzung des k. und k. Consuls in Galatz Karl v. Kwiatkowski nach Trapezunt als Leiter des k. und k. Generalconsulates daselbst allergnädigst zu genehmigen und den bei dem k. und k. Generalconsulate in Bukarest bisher verwendeten k. und k. Consul Ernst Freiherrn v. Haan zum k. und k. österreichisch-ungarischen Delegirten bei der europäischen Donau-Commission in Galatz und Consul daselbst allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 23. Juni 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Legationssecretär Nikolaus Fürsten Wrede zum k. und k. diplomatischen Agenten und Generalconsul in Belgrad allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 26. Juni 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Legationsrath und Generalconsul in Venedig Friedrich Edler v. Pilat das Commandeurkreuz des kön. italienischen St. Mauritius- und Lazarus-Ordens, der k. und k. Consul in Corfu Eugen v. Csörgeö das Officierkreuz des kön. griechischen Erlöser-Ordens, und der beim k. und k. Generalconsulate in Venedig angestellte Consul Benedikt Row das Officierkreuz der italienischen Krone annehmen und tragen dürfen.

— Der neu ernannte k. und k. Viceconsul L. F. Tollens in Rio Grande do Sul hat sein Amt angetreten.

— Der k. und k. Consul Josef Haupt in Amsterdam ist vom Urlaub auf seinen Posten zurückgekehrt.

— Der k. und k. Consul G. W. v. Camerloher ist am 27. Juni d. J. in Adrianopel gestorben.

Digitized by Google

Volkswirthschaftliche Lage von Grossbritannien im Jahre 1874.

London. Obwohl der Handelsverkehr Englands im Jahre 1874 durch keinerlei äussere Ereignisse gestört wurde, ist doch eine allgemeine, schon im Vorjahre sich zeigende Abnahme der Ein- und Ausfuhr eingetreten.

Der Ausfall im Exporte trat besonders bei dem Geldwerthe desselben hervor; der Import trägt zwar denselben Charakter, zeigt jedoch ausserdem bei den Nahrungsstoffen auch eine absolute Abnahme der Quantität.

Der Werth der Ein- und Ausfuhr in den letztverflossenen 2 Jahren stellt sich vergleichsweise wie folgt:

	Einfuhr, fl.	Ausfuhr, fl.
1874	3.684,350.000	2.394,360.000
1873	3.703,890.000	2,551,650.000
Ausfall in 1874	19,540.000 fl. oder 0·5 pCt.	157,290.000 fl. oder 6·1 pCt.

Die Flauheit im Handelsverkehre gilt um so mehr als besorgnisserregend, da sie eine stetige und nicht etwa die Folge einer vorhergegangenen übergrossen Thätigkeit ist. Die Lage ist zwar nicht absolut schlecht, man ist aber der Meinung, dass bei der fortwährenden Zunahme der Bevölkerung selbst der Stillstand einen Rückschritt bedeute, und man sieht erwartungsvoll einer Besserung entgegen. Einigen Einfluss auf die verminderte Einfuhr von Nahrungsstoffen übte zweifellos auch die sehr gute Ernte aus, deren sich im vorigen Jahre das ganze Land zu erfreuen hatte.

Von Seite der britischen Regierung wurden im Jahre 1874 mehrfache Abänderungen im Zolltarife vorgenommen. Nachbenannte Artikel sind seit 1. Mai 1874 zollfrei:

Mandelpasta, getrocknete Kirschen, Confitüren, Zuckerwerk, Ingwer- und andere nicht besonders benannte Conserven, Marmelade, in Zucker eingelegte Pflaumen, Canditen (bisheriger Zollsatz aller dieser Artikel 2 s. 4 d.); Candis, brauner oder weisser, raffinirter oder ähnlicher Zucker und Fabrikate von raffinirtem Zucker (bisher 3 s.); nicht raffinirter Zucker: I. Classe (bisher 2 s. 10 d.), II. Classe (bisher 2 s. 8 d.), III. Classe (bisher 2 s. 5 d.), IV. Classe (bisher 2 s.), Melasse (bisher 10 d.).

Zucker für Brauereizwecke ist von obigem Zeitpunkte an mit einer Accise von 11 s. 6 d. pr. Ctr. belegt. Der Theezoll von 6 d. pr. Pfd. wurde bis zum 1. August 1875 belassen.

Zur Erklärung der obigen Massregel dürfte vielleicht einigermassen der Umstand beitragen, dass die Forderung des sog. „freien Frühstücktisches" (free breakfast table) seit geraumer Zeit eine der populärsten in England geworden ist. Alle öffentlichen Blätter und zahlreiche Petitionen betrieben die Abschaffung des Zolles auf sämmtliche Artikel des Frühstücktisches; übrigens war diese Verfügung noch insbesondere durch den sehr günstigen Ausfall des Staatsrechnungsabschlusses für das Jahr 1873 motivirt.

In Betreff der Hauptgegenstände des Verkehrs mit dem Auslande ist Folgendes zu bemerken:

Gold und Silber. Gold war das ganze Jahr hindurch nur wenig gesucht und Barren flossen daher hauptsächlich in die englische Bank; ausserdem wurden Anfangs 1874 aus der Bank mehrere Millionen in 20-Francs-Stücken nach Frankreich und Belgien verführt. Rechnet man hiezu die grossen nach Aegypten und Südamerika abgegangenen Sendungen in Sovereigns, so ergiebt der ganze Export etwa 13—14 Mill. Pfd. Stlg.

Die Nachfrage nach Gold zur Ausfuhr hat sich gegen Ende des Jahres noch mehr verringert und der Markt blieb in ungewisser Stimmung. Der Preis für Goldbarren war durchschnittlich 77 s. 9 d. pr. Unze.

Silberbarren blieben von Anfang 1873 bis Ende 1874 in fallender Tendenz und erreichten im September des letztabgelaufenen Jahres ihren niedrigsten Stand mit 57⅝ d. pr. Unze.

Diese Tendenz war hauptsächlich eine Folge der Befürchtung, dass durch das deutsche Bankgesetz der Markt mit Silber überflutet werden könnte; eine Befürchtung, die auch durch einige grosse Silbersendungen aus Deutschland nach Indien gerechtfertigt wurde.

Mexicanische Dollar litten nicht nur durch den Fall des Silberwerthes, sondern auch durch eine verringerte Nachfrage in China im Jahre 1874. Grosse Sendungen derselben liegen hier unverkauft.

Die Ein- und Ausfuhr von Gold und Silber gestaltete sich in den letzten 2 Jahren ungefähr wie folgt:

Einfuhr.

	1873	1874
Gold	20,000.000 L.	17,000.000 L.
Silber	12,000.000 „	14,000.000 „
Zusammen	32,000.000 L.	31,000.000 L.

Ausfuhr.

	1873	1874
Gold	19,070.000 L.	14,000.000 L.
Silber	10,256.000 „	13,000.000 „
Zusammen	29,326.000 L.	27,000.000 L.

Getreide. Die vorjährige Ernte Englands war besonders an Weizen eine sehr ergiebige; was ein Fallen der Preise und eine verminderte Einfuhr zur Folge hatte.

Der grösste Theil des nach England eingeführten Getreides kam aus Amerika, woselbst der Ackerbau einiger Districte, darunter besonders Californien und Oregon, erstaunliche Fortschritte macht.

Die Durchschnittspreise für Getreide waren in den letzten 5 Jahren pr. Quarter notirt, wie folgt:

	Weizen		Gerste		Hafer	
	s.	d.	s.	d.	s.	d.
1870	46	10	34	7	22	11
1871	56	8	36	2	25	.
1872	57	1	27	4	23	2
1873	58	8	40	1	25	5
1874	55	10	44	11	28	11

Ueber die Einfuhr von Getreide und Mehl, sowie über den schliesslichen Vorrath in jedem der genannten 5 Jahre folgt nachstehend eine Zusammenstellung:

Einfuhr.

	Weizen Quarter	Gerste Quarter	Hafer Quarter	Mais Quarter	Weizenmehl Centner
1870 . . .	7,131.053	2,020.851	3,938.411	3,909.916	4,803.909
1871 . . .	9,094.072	2,404.936	4,002.584	3,927.583	3,984.638
1872 . . .	9,690.053	4,221.879	4,206.203	5,731.445	4,396.059
1873 . . .	10,096.530	2,585.096	4,335.540	4,379.230	6,204.260
1874 . . .	9,217.658	3,186.326	4,144.003	4,126.083	6,076.536

Vorrath (am 31. December).

	Weizen Quarter	Gerste u. Malz Quarter	Hafer Quarter	Mais Quarter	Mehl Säcke	Mehl Fässer
1870 . . .	1,180.427	117.706	688.328	193.582	178.981	266.118
1871 . . .	1,565.696	161.016	611.590	284.930	206.093	270.571
1872 . . .	1,258.331	148.322	523.822	678.880	205.364	166.179
1873 . . .	842.171	77.391	302.333	161.010	225.898	176.366
1874 . . .	628.767	221.157	262.474	68.017	299.573	172.991

Colonialwaaren. Der Handelsverkehr Englands in den Artikeln, welche gewöhnlich mit dem Collectivnamen „Colonialwaaren“ bezeichnet werden, als: Thee, Zucker, Kaffee, Reis etc., theilte im Jahre 1874 die gedrückte Stimmung, welche im Mittelpunkte des Weltmarktes vorherrschend war. Die Einfuhr blieb trotz des gesteigerten inländischen Verbrauches hinter der des Vorjahres zurück und Transactionen erfolgten die ganze Zeit hindurch mit der grössten Vorsicht.

Besonders verderblich für den Kaufmann war der Theehandel, welcher schon seit mehreren Jahren in stetigem Verfalle ist.

Die folgenden, hierauf bezüglichen Daten zeigen die Ergebnisse des Verkehrs mit England während der letzten 3 Jahre, wobei die auf den verunglückten Schiffen befindlichen Quantitäten mitgerechnet sind:

	1872 Pfd. engl.	1873 Pfd. engl.	1874 Pfd. engl.
Einfuhr aus:			
China und Japan	147,000.000	149,000.000	141,500.000
Indien	17,164.000	18,000.000	17,500.000
Gesammteinfuhr	166,289.000	165,259.000	168,500.000
Consum	127,792.000	132,022.000	137,500.000
Ausfuhr	38,497.000	33,237.000	31,000.000

Die Preise der Hauptsorten, mit Hinzurechnung des bei Fortschaffung der Waare aus den Docks zu entrichtenden Zolles, stellten sich am Ende des Jahres 1874 bei steigender Tendenz wie folgt:

	s.	d.	s.	d.
Congo: Abfälle	.	4	.	10
schwarzer	.	8	1	.
Kaisow	1	6	2	6
Upack	1	10	2	10
Souchong	1	1	2	6
Pecco: Blüte	1	1	3	6
Orange	.	11	3	1
Hyson	.	8	1	.
Hyson fein	1	1	3	8
Imperial	.	11	3	6

	s.	d.	s.	d.
Japanischer: Nr. 3	.	10	1	3
„ 2	1	4	1	8
„ 1	1	8	2	.

Die Preise für Zucker waren zu Anfang des Jahres günstig, fielen jedoch bald infolge der mittlerweile eingelangten grossen Vorräthe.

Die Abschaffung des Zuckerzolles hatte nur für den Consumenten einen erfreulichen Erfolg, während die Raffinerien durch die ungünstige Ernte in Cuba, und die Kaufleute durch die herrschende Flauheit im Handel bedeutenden Schaden erlitten.

Die Preise schwankten für braunen Zucker zwischen 20 s. 3 d. und 24 s.; die besseren Qualitäten erzielten 22 s. 3 d. bis 26 s.

Für Kaffee herrschte während des ganzen Jahres nur sehr geringe Nachfrage und der Handel mit diesem Artikel war nichts weniger als lohnend.

Die von Seite der britischen Regierung infolge der Hungersnoth in Indien gemachten massenhaften Einkäufe von Reis hatten eine grosse Ungewissheit des Marktes zur Folge.

Dem zu Anfang des Jahres eingetretenen rapiden Steigen der Preise folgte ein ebenso plötzlicher Fall, als man sich von dem ersten Schrecken erholt hatte und die tendenziösen Nachrichten über die Grösse der Gefahr auf das richtige Mass zurückgeführt waren, während gleichzeitig die Regierung weitere Einkäufe einstellte.

Die in Rangoon zum Verkaufe ausgebotenen Quantitäten wurden zu 8 s. 3 d. bis 12 s. 6 d. genommen.

Wein. Die grosse Einfuhr von Wein in 1873, verbunden mit den im letztverflossenen Jahre allgemein herrschenden ungünstigen Verhältnissen, hat auch im Handel mit diesem Artikel einen bedeutenden Ausfall zur Folge gehabt.

Zum erstenmal seit 1869 ist hierlands eine Abnahme des Weinverbrauchs im vorigen Jahre eingetreten, und hat sich dieselbe besonders bei französischen rothen und spanischen weissen Sorten bemerkbar gemacht.

Nur Portweine haben ihre seit Jahren erworbene und immer mehr anerkannte Stellung auch diesmal zu behaupten vermocht.

Einige statistische Daten in Betreff der letzten 3 Jahre dürften geeignet sein, obige Bemerkungen zu rechtfertigen. Die diesfälligen Mengen sind in Pipen (à 108 Gallonen) ausgedrückt:

	Einfuhr	Verbrauch	Ausfuhr	Vorrath am 31. December
1872 . . .	186.048	159.188	18.921	136.919
1873 . . .	207.610	170.067	17.500	147.903
1874 . . .	172.397	163.060	15.571	139.139

Es ist lebhaft zu bedauern, dass unsere vortrefflichen heimischen Producte, welche sowohl für die rothen französischen Sorten, als auch für die Rheinweine bei einigermassen sorgfältiger Behandlung einen würdigen Ersatz bieten könnten, in Ermanglung entsprechender Unternehmungen am hiesigen Platze noch immer nicht den ihnen gebührenden Platz einnehmen.

Branntwein. Die über den Weinhandel Englands gemachten Bemerkungen gelten grösstentheils auch für Branntwein, dessen grösserer Verbrauch im Jahre 1874 wohl ebenfalls nur eine Folge der allgemeinen Geschäftsstockung ist, durch welche

das grosse Publicum zum Genusse des ausgiebigeren und billigeren Artikels geführt wurde.

Die Branntweinpreise waren voriges Jahr infolge der eingelaufenen Meldungen über Frühlingsfröste bedeutenden Fluctuationen unterworfen, welche der kühnen Speculation ein freies Feld liessen. Spätere günstige Nachrichten stellten das Gleichgewicht her und das Jahr schloss in ruhiger, wenn nicht flauer Stimmung.

Die betreffenden statistischen Daten (in Puncheons à 108 Gallonen) für die letztverflossenen 3 Jahre sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

	Einfuhr	Verbrauch	Ausfuhr	Vorrath am 31. December
1872 . . .	30.604	34.302	3025	99.140
1873 . . .	57.809	37.187	3433	107.733
1874 . . .	29.581	37.468	2327	95.129

Baumwolle. Das Jahr 1874 war für diese Handelswaare ein ungünstiges Wohl haben vorübergehende und trügerische Einflüsse zuweilen einen Schein von Thätigkeit hervorgerufen, das Geschäft blieb jedoch im Allgemeinen flau und die Preise sanken stätig.

Der Vorrath an Material war in keinem Verhältnisse zu der geringen Nachfrage und als Resultat blieb ein fortwährendes Streben, zu verkaufen, doch zeigten sich Abnehmer nur in sehr geringer Zahl.

Es ist ein bedauerlicher Umstand, dass die Billigkeit des Rohstoffs bei der im vorigen Jahre herrschenden Geschäftslosigkeit selbst dem Fabrikanten nicht zugute kam, denn die Preise der Erzeugnisse fielen in einem Masse, dass der Gewinn beinahe auf Null reducirt wurde.

Die Baumwollpreise in Liverpool stellten sich während der letzten 2 Jahre pr. Pfund durchschnittlich wie folgt:

	1874	1873
Middling Orleans	$8\frac{5}{16}$ d.	$9\frac{5}{16}$ d.
Middling Mobile	$8\frac{1}{16}$ „	$9\frac{1}{16}$ „
Middling Boweels	8	9 „
Fair Egyptian	$8\frac{1}{4}$ „	$9\frac{11}{16}$ „
Fair Dhollerah	$5\frac{5}{16}$ „	$6\frac{3}{16}$ „
Fair Bengal	$4\frac{1}{4}$ „	$4\frac{1}{8}$ „

Die auf Ein- und Ausfuhr, sowie auf Verbrauch und schliesslichen Vorrath entfallenden Mengen bezifferten sich in beiden Jahren also:

Sorten	Einfuhr 1874 Ballen	Einfuhr 1873 Ballen	Ausfuhr 1874 Ballen	Ausfuhr 1873 Ballen
Nordamerikanische	1,958.210	1,897.790	105.130	120.750
Brasilianische	497.620	471.540	39.980	18.880
Aegyptische	297.120	312.370	10.770	8.110
Türkische	3.310	16.100	1.700	1.880
Westindische	117.810	137.750	25.000	29.270
Surat	824.790	762.690		
Madras	203.320	160.330	501.000	412.600
Bengal und Rangoon	12.810	145.670		
Summe .	3,914.990	3,904.240	683.580	591.490

Sorten	Verbrauch		Vorrath	
	1874 Ballen	1873 Ballen	1874 Ballen	1873 Ballen
Nordamerikanische	1,738.980	1,664.720	274.780	148.690
Brasilianische	441.630	426.030	82.520	62.510
Aegyptische	296.810	277.640	72.660	75.120
Türkische	3.310	15.420	1.000	2.710
Westindische	96.000	108.850	25.320	27.510
Surat	671.390	691.050	214.710	232.960
Madras			76.970	85.670
Bengal und Rangoon			38.410	142.920
Summe	3,248.120	3,183.710	786.370	778.090

Hieraus wird ersichtlich, dass 1874 die Gesammteinfuhr Grossbritanniens um 10.750 Ballen und die Ausfuhr um 92.090 Ballen grösser war als im Vorjahre; der wochentliche Verbrauch steigerte sich um 1240 Ballen.

Der scheinbare Widerspruch zwischen diesen günstigen Resultaten und der allgemeinen Missstimmung findet in den obigen Andeutungen seine Lösung.

Schafwolle. Das Jahr begann mit ziemlich befriedigenden Aussichten für das Wollgeschäft, und obwohl die erwartete Besserung in verschiedenen Richtungen, namentlich was die gehoffte Erholung Deutschlands und Amerika's von den finanziellen Krisen des Jahres 1873 betrifft, unerfüllt blieb, war dennoch die Haltung des Markts eine verhältnissmässig stetige.

Die Vorräthe von Rohmaterial waren allenthalben klein, der Verbrauch gross und selten von der Mode so begünstigt wie diesmal.

Die Schwankungen in den Preisen der besseren Gattungen waren nicht bedeutend und merkliche Abschläge blieben immer nur von kurzer Dauer.

Der Werth der verschiedenen Standard-Sorten bezifferte sich am 31. December der letzten 3 Jahre folgendermassen:

	1872	1873	1874
	Pence		
Lincoln, Hoggetsfliesse	28	26	23½
Ostindische, ordinäre gelbe	12	10	9½
Donskoi, weisse Fliesse, Durchschnittsqualität	13½	10	10½
Peru, Mittelsorte	15½	14	14
Buenos Ayres, fair Mestiza in Schweiss	7¾	7	7½
Australische Fliesse, Durchschnittsqualität	27	25	23½
Cap-Fliesse, Durchschnittsqualität	18½	16	16½

Die Einfuhr von Wolle aus den vorzüglichsten Productionsländern erreichte folgende Mengen:

	1872	1873	1874
	Ballen		
Aus Australien nach England	522.709	551.994	651.576
„ Südafrika „ „	138.892	156.027	164.194
„ den La Plata-Staaten nach Europa	230.849	256.764	237.458
Zusammen	892.450	964.785	1,053.228

Das hervorragendste Moment in dieser Verkehrsbewegung ist die Zunahme der Einfuhr aus Australien um nahebei 100.000 Ballen oder 18 pCt., die bedeutendste Vermehrung, welche sich je ergeben hat.

Ein- und Ausfuhr, sowie Verbrauch von Schafwolle in Grossbritannien bezifferten sich in den letzten 2 Jahren wie folgt:

	Einfuhr Pfund	Ausfuhr Pfund	Verbrauch Pfund
1874	338,800.481	144,362.359	194,438.122
1873	313,061.244	123,236.636	189,824.608

Nach den Vereinigten Staaten von Amerika hat sich die Ausfuhr mehr als verdoppelt (9,575.775 Pfd., gegen 4,270.252 Pfd. in 1873), steht aber noch weit hinter der des Jahrs 1872 zurück, die sich auf 30,354.618 Pfd. belief.

Die das ganze vorige Jahr hindurch vernommenen Gerüchte über unbefriedigende Exportgeschäfte in Schafwollfabrikaten finden in den folgenden officiellen Angaben über den Werth dieser Ausfuhr ihre volle Bestätigung:

	1874	1873	1872
Wollstoffe	22,794.977 L.	25,349.878 L.	32,383.273 L.
Wollengarne	5,558.963 „	5,393.493 „	6,110.138 „
Im Ganzen . .	28,353.940 L.	30,743.371 L.	38,493.411 L.

Eisen. Der vorjährige Eisenhandel war für alle Betheiligten ungünstig. Die Kaufleute litten unter der verminderten Nachfrage vom Auslande, die Fabrikanten durch das Fallen der Preise und die Arbeiterunruhen, während die Arbeiter selbst die geringen Ersparnisse der früheren Jahre aufzehrten.

Die herrschende Stagnation ist grösstentheils dem vorhergegangenen raschen Steigen der Preise zuzuschreiben, welches eine Abnahme in den Bestellungen zur Folge hatte.

Glücklicherweise war diese Reaction nicht von einer Ueberproduction begleitet, welche gewöhnlich die Folge eines hohen Preisstandes ist; die fortwährenden Strikes und andere Schwierigkeiten hinderten eine solche zur Genüge, und die schliesslichen Vorräthe erwiesen sich trotz der gedrückten Stimmung des Handels als nicht zu bedeutend.

Die nachstehenden amtlichen Daten beziehen sich auf die letzten 3 Jahre:

	Erzeugung von Roheisen in England Tonnen	Ausfuhr von Eisen jeder Art Tonnen	Vorrath am 31. December Tonnen	Durchschnittspreis des Roheisens
1872 . .	6,741.929	3,382.762	235.628	101 s. 10 d.
1873 . .	6,566.451	2,959.314	200.328	117 s. 3 d.
1874 . .	6,000.000	2,480.000	161.000	37 s. 6 d.

Es ist noch zu bemerken, dass der Ausfall im letztjährigen Export besonders dem sehr gedrückten Geschäfte mit Schienen zuzuschreiben ist. Gegen Ende 1874 wurden in Nordamerika über 100 Eisenbahngesellschaften bankerott, und von dem gesammten in amerikanischen Eisenbahnen angelegten Capital erhielt nicht mehr als ein Viertheil Zinsenvergütung.

Der Export von Eisenschienen aus England nach Nordamerika verminderte sich während der letzten 3 Jahre in folgendem Verhältnisse: 1872 441.074 Tonnen; 1873 177.955 T.; 1874 93.445 T.

Aehnliche Zustände herrschten auch bezüglich der Bahnen in Russland.

Kohlen. Die Arbeitslöhne wurden voriges Jahr in sämmtlichen Kohlendistricten herabgesetzt, was von den Arbeitern mit einstimmigem Widerstande aufgenommen wurde.

Die Preise fielen um 30 pCt., und ohne die beinahe gänzlich eingestellte Production wäre ein weiterer Rückgang erfolgt.

Der Export hat sich im Jahre 1874 nicht vermindert und nur der Stillstand der Eisenwerke, welche sonst allein $^1/_3$ der ganzen producirten Menge verbrauchen, konnte eine allgemeine Kohlennoth (hierlands coal-famine genannt) verhindern.

Leder und Häute. Der vorjährige Lederhandel Englands zeigt im Vergleiche mit andern Artikeln nicht ungünstige Resultate. Die Preise waren nur unbedeutenden Schwankungen ausgesetzt und der Umsatz mit dem Auslande erfuhr gegen 1873 sogar eine Zunahme.

Vom 1. Januar bis 30. November der letztverflossenen 2 Jahre erreichte der Werth der ein- und ausgeführten Lederwaaren zufolge der amtlichen Nachweise folgende Beträge:

	Einfuhr	Ausfuhr
1874 . . .	2,137.394 L.	3,227.378 L.
1873 . . .	1,946.597 „	3,135.026 „

Die nach England gebrachten Sorten sind hauptsächlich Rohhäute aus Südamerika; und zwar kamen davon: 1870 890.334 Stück; 1871 727.437 St.; 1872 744.453 St.; 1873 829.848 St.; 1874 721.845 St.

Ausgeführt werden Lederfabrikate aller Sorten und gegerbte Felle.

Indigo. Die Preise von Indigo waren voriges Jahr durchschnittlich um 6 d. pr. Pfd. höher als in 1873, was mehr der zunehmenden Nachfrage als schlechten Ernten zuzuschreiben ist. Ausserdem gingen durch den Verlust mehrerer von Indien kommenden Dampfer 6000 Kisten dieses kostbaren Materials zu Grunde.

Ueber den Hafen von London, als Hauptstapelplatz für Indigo, liegen für die letzten 3 Jahre folgende statistische Daten vor:

	1874	1873	1872
	Kisten		
Einfuhr aus:			
Bengal	13.594	10.804	9.363
Madras	11.992	12.511	13.434
Gesammteinfuhr .	25.586	23.315	22.797
Verbrauch	11.565	11.715	11.057
Ausfuhr	12.881	10.044	11.294
Vorrath am 31. December:			
Bengal	8.064	5.632	5.796
Madras	12.401	12.890	10.353
Manilla	883	1.686	2.503
Gesammtvorrath .	21.348	20.208	18.652

In ganz Europa wurden verbraucht: 1874 42.000 Kisten; 1873 37.000 Kisten; 1872 30.950 Kisten.

Seide. Der Handel mit Seide gestaltete sich 1874 fast ganz so unbefriedigend und entmuthigend wie im Vorjahre. Der Rückgang im Werthe betrug wieder 20—25 pCt. und die Zukunft bietet keine Aussicht auf Besserung. Als einziger Trost bleibt die Aussicht, dass Preise unmöglich noch tiefer fallen können.

Etwas geringere Verluste haben die Fabrikanten erlitten, die sich jedoch über die fortwährend zunehmende Einfuhr von Seidenzeugen vom Continent beklagen.

Aus China wurden 1874 um 3600 Ballen mehr eingeführt als im Vorjahre; dagegen aus Japan um 400 Ballen, aus Canton um 2700 Ballen und aus Bengal um 1100 Ballen weniger. Im Ganzen blieb daher das Verhältniss für beide Jahre ungeändert.

In Europa war die letztjährige Seidenproduction eine sehr bedeutende und die Einwirkung dieses Umstandes auf die Preise im Allgemeinen machte sich auch hier lebhaft fühlbar.

Gewerbe. Die besonders in den südlichen Kohlen- und Eisendistricten immer mehr an Ausdehnung gewinnenden Arbeitseinstellungen haben auf die gewerblichen Verhältnisse Englands einen sehr nachtheiligen Einfluss geübt.

Gegenüber der einheitlichen Organisation der Arbeitervereine im ganzen Lande, infolge deren die strikenden Arbeiter von ihren Collegen so lange unterstützt wurden, bis die betreffenden Fabrikanten oder Bergwerksbesitzer sich gezwungen sahen, ihren Forderungen nachzugeben, trat endlich an die Arbeitgeber die Nothwendigkeit heran, diesem Vorgehen ebenso einheitlich zu begegnen, und sämmtliche Eisen- und Kohlenwerksbesitzer von Südwales beschlossen, ihre Arbeiter am 30. December 1874 zu entlassen. Dadurch wurden 120.000 Familien mit etwa 500.000 Seelen arbeitslos.

Es wurde vielfach die Gerechtigkeit dieses Schrittes angefochten, durch welchen auch jene Arbeiter ihren Erwerb verloren, welche sich den Bedingungen ihrer Herren bisher willig gefügt hatten. Auch regten sich vielseitig Zweifel darüber, ob die Eisen- und Kohlenindustrie so eng mit einander verbunden seien, um ihr Zusammengehen in einem so wichtigen Punkte zu rechtfertigen.

Gewiss ist, dass dieser entscheidende Schritt in allen Zweigen der Industrie eine heftige Erschütterung hervorbringen muss, deren Folgen noch abzuwarten sind.

Die Eisendistricte Schottlands, welche die südlichen an Bedeutung vielleicht noch überragen, hatten von den erwähnten Unruhen weniger zu leiden.

Schottland besass im vorigen Jahre 154 Schmelzöfen, wovon 125 zu Ende desselben in Thätigkeit waren. Es wurden in dieser Periode 15 Oefen vollendet und 12 neue sind noch im Bau begriffen.

Es trat daselbst nur in den Monaten Mai und Juni durch den Strike der Bergleute in den Eisenminen, welcher jedoch glücklich beigelegt wurde, eine kurze Unterbrechung ein.

Die Production betrug etwa 1,800.000 Tonnen, gegen 1,999.491 T. im Vorjahre.

Die Baumwollindustrie blieb im Jahre 1874 ebenfalls hinter den Erwartungen zurück und der Verbrauch an Rohmaterial betrug nur 1.266,000.000 Pfund, während man zu Anfang des Jahres auf 1.303,000.000 Pfund gerechnet hatte. Die Gesammtzahl der arbeitenden Spindeln war etwa 39,500.000.

Eine bemerkenswerthe Thatsache ist, dass, während der Baumwollverbrauch Grossbritanniens während der letzten 15 Jahre nur um 12·3 pCt. zugenommen hat, der diesfällige Fortschritt des Continents sich für dieselbe Zeit auf 26·5 pCt. stellt.

Die Berichte über den Stand der Schafwollindustrie in 1874 lauten etwas günstiger. Obwohl die früher angeführten Daten über den Werth der in den letzten 2 Jahren exportirten Wollwaaren diese Behauptung nicht zu rechtfertigen scheinen, ist die allgemeine Stimmung doch eine bessere und die Steigerung der Preise eine anhaltende.

Der grösste Theil der aus Grossbritannien exportirten Wollstoffe und derlei Garne wurde nach Frankreich und Deutschland abgesetzt, wogegen der amerikanische Markt von englischen Wollwaaren weniger als die Hälfte dessen an sich brachte, was er noch im Jahre 1871 davon gekauft hatte.

Ackerbau. Auch die Landwirthe blieben im Jahre 1874 in einigen Districten Grossbritanniens von der Plage der Arbeitseinstellungen nicht verschont; diese konnten jedoch, der verschiedenen Natur der Sache wegen, nirgends bedenkliche Dimensionen annehmen.

Der Ackerbau Englands ist im Allgemeinen in fortwährendem erfreulichen Fortschritte begriffen. Im Jahre 1868 gab es daselbst 29,955.000 englische Joch bebautes Acker- und Weideland; im Jahre 1874 stieg diese Bodenfläche auf 31,267.000 Joch, was einen Zuwachs von 4·3 pCt. innerhalb 6 Jahren ergiebt.

Die Agricultur entwickelt sich also trotz der seither vermehrten Einfuhr von Verzehrungsgegenständen, welche infolge der zunehmenden Bevölkerung reichlichen Absatz finden.

Besonders die Ausdehnung des permanenten Weidelandes ist in stetig zunehmender Proportion erfolgt, was hauptsächlich eine Folge des von Jahr zu Jahr grösser werdenden Fleischverbrauches ist.

Während der letzten Jahre war in Grossbritannien die Abnahme der ländlichen Bevölkerung gegen den Zuwachs von Stadtbewohnern auffällig. In England und Wales verringerte sich zwischen den Jahren 1861—1871 die Anzahl der Feldarbeiter von 958.000 auf 798.000 oder um 17 pCt.; in Schottland von 105.000 auf 90.000 oder um 12 pCt.

So lange jedoch sowohl die Bevölkerung im Allgemeinen, als auch das Rein-Erträgniss des Ackerbaues sich erhöht, hält man hier diese Erscheinung nicht für besorgnisserregend und schreibt sie hauptsächlich der zunehmenden Verwendung und Vervollkommnung der Ackerbaumaschinen zu.

Die einzelnen Gattungen von Bodenfrüchten vertheilten sich in den letztverflossenen 2 Jahren auf die gesammte in Grossbritannien bebaute Grundfläche folgendermassen:

	1873	1874
Weizen	3,490.380 Joch	3,630.000 Joch
Gerste	2,335.913 „	2,287.987 „
Hafer	2,676.227 „	2,596.384 „
Kartoffeln	514.682 „	520.430 „
Rüben	2,121.908 „	2,133.336 „
Klee und andere Futtergräser	4,366.818 „	4,040.742 „

Der Viehstand Grossbritanniens hat in den letzten Jahren bedeutend zugenommen, und zwar: Hornvieh von 5,403.000 Stück im Jahre 1870 auf 6,125.000 St. im Jahre 1874, Schafe von 28,398.000 auf 30,314.000 Stück.

Die in letzter Zeit für Pferde gebotenen hohen Preise haben auf die Zucht dieser Thiere ebenfalls einen günstigen Einfluss genommen; für das Jahr 1874 beträgt der Zuwachs 35.000 Stück.

Unter den englischen Colonien ist Australien diejenige, deren Aufblühen die raschesten und erstaunlichsten Fortschritte macht; hauptsächlich wurde dort der Viehzucht in den letzten Jahren eine grosse Sorgfalt zugewendet.

Der Viehstand dieser Colonie betrug im Jahre 1873 nach annähernden Schätzungen 5,560.000 St. Hornvieh und 55,490.000 St. Schafe. Diese Ziffern zeigen im Vergleiche zu 1867 einen Zuwachs von 1,673.000 St. Hornvieh und etwa 8,000.000 Stück Schafen. Die Zahl dieser letzteren hat sich während der letztverflossenen 12 Jahre mehr als verdoppelt und die Folgen dieser Vermehrung machen sich am europäischen Wollmarkte sehr fühlbar.

Verkehrswesen. Das Jahr 1874 wird in den Annalen der Unglücksfälle zu Land und zur See eine traurig hervorragende Rolle spielen.

Eisenbahnunfälle waren in England an der Tagesordnung und es fanden dabei jedesmal 15, 28 bis 34 Personen ihren Tod, ohne der schweren Verwundungen zu gedenken.

Das Board of Trade fand sich endlich veranlasst, die Eisenbahngesellschaften zur Anwendung grösserer Vorsichtsmassregeln aufzufordern und drohte mit legislativen Verfügungen.

Von Seite der Eisenbahndirectionen wurde ferner an die Regierung eine Petition wegen Abschaffung der sehr drückenden Passagiersteuer gerichtet.

Zur Verhütung oder doch Verminderung der Unfälle zur See hat das Parlament durch die sog. „Shipping Survey Bill" entscheidende Schritte gethan. Von der Ansicht ausgehend, dass die meisten Unglücksfälle die Folge des mangelhaften Baues, der mangelhaften Beladung oder Bemannung der Schiffe seien, wurde bestimmt, dass jedes britische Handelsschiff bei den hiezu delegirten Commissionen und Hafenbehörden um ein Certificat einschreiten müsse, welches, für eine bestimmte Zeit giltig, die Seetüchtigkeit des Fahrzeuges zu constatiren hat.

Ausserdem ist die Bemannung und Beladung des Schiffes bei Antritt einer jeden Reise Gegenstand einer besonderen Untersuchung.

Nach den letzten amtlichen Nachweisen besitzt Grossbritannien 36.804 registrirte Handelsschiffe mit 7,213.829 Tonnen Tragfähigkeit und einer Bemannung von etwa 329.000 Köpfen.

Im Jahre 1874 liefen in sämmtlichen Häfen Grossbritanniens englische Schiffe mit 12,752.391 T. und fremde Schiffe mit 6,329.682 T. ein. Die Schiffe unter fremder Flagge nahmen folgende Reihenfolge ein:

Flagge	Tonnengehalt	Flagge	Tonnengehalt
Norwegische	1,720.821	Belgische	200.099
Deutsche	1,150.374	Spanische	198.022
Schwedische	525.426	Holländische	194.518
Amerikanische	522.085	Oesterreichisch-ungarische*)	186.568
Italienische	449.579	Portugiesische	30.584
Französische	395.022	Griechische	22.010
Dänische	390.678	Andere	13.452
Russische	330.480		

Aus englischen Häfen fuhren während derselben Zeit Fahrzeuge mit 19,750.460 Tonnen ab, wovon 14,008.971 T. auf englische und 5,741.489 T. auf fremde Schiffe entfallen.

Es ist hiebei zu bemerken, dass die obigen Ziffern sich nur auf die effective Ladung der Schiffe beziehen.

Die Flauheit im Handelsverkehr und die Arbeiterunruhen äusserten auf die Schiffbau-Industrie Grossbritanniens einen sehr schädlichen Einfluss, welcher durch die fortwährend sich verringernde Auswanderung nach Amerika und durch die Finanzkrise daselbst noch erhöht wurde.

Geldwesen. Der Geldmarkt war voriges Jahr keinen bedeutenden Schwankungen unterworfen und der durchschnittliche Zinsfuss der Bank von England betrug 3·7 pCt., gegen 4·8 pCt. in 1873 und 4·1 pCt. in 1872.

Fremde Anlehen waren weniger gesucht als im Vorjahre. Ausser einem kleinen belgischen dreiperzentigen Anlehen wurde ein türkisches im nominellen Betrage von 15,900.000 L. (als erster Theil des 40 Millionen-Anlehens) abgeschlossen. Die ungari-

*) Die näheren Angaben über den letztjährigen Verkehr österreichisch-ungarischer Handelsschiffe in den Häfen des Vereinigten Königreichs haben wir bereits im IV. Hefte des VII. Bandes dieser Nachrichten mitgetheilt. Anm. d. Red.

schen 6 pCt. Schatzscheine im Betrage von 7,500.000 L. hat das hiesige Haus Rothschild mit 91½ placirt.

Von den Colonien erhielten: Indien 5 Mill. L., Canada 4 Mill. L., Victoria 1,500.000 L.

Internationale Ausstellungen. Im vorigen Jahre wurde die Serie der hier seit 1871 jährlich abgehaltenen internationalen Ausstellungen wegen der fortwährend sich verringernden Theilnahme der Aussteller und des Publicums geschlossen. Es ist dies bei der eminent praktischen Richtung dieser Ausstellungen, deren einziger Preis die Anerkennung des Publicums war, lebhaft zu bedauern. Gute Erzeugnisse und nützliche Erfindungen wurden hier vorgeführt, um das Publicum damit bekannt zu machen und deren Verbreitung zu fördern.

In den 4 Jahren ihres Bestandes wurden diese Ausstellungen nur von 168 österreichisch-ungarischen Ausstellern beschickt, welche leider keine nennenswerthen Resultate erzielten.

Die im Jahre 1874 vom ungarischen Landes-Agriculturvereine veranstaltete collective Weinausstellung nahm in dieser Abtheilung eine hervorragende Stelle ein und erregte bei dem wohl nicht sehr zahlreichen Publicum durch die Reichhaltigkeit und Vortrefflichkeit der zur Schau gestellten Sorten verdientes Aufsehen.

Während jedoch die spanischen, portugiesischen und australischen Aussteller von Weinen diese Gelegenheit zur Anbahnung commerzieller Verbindungen mit England durch wohlorganisirte Gesellschaften benützten, blieb der ungarische Weinexport auch für die Zukunft ein zwar reiches, aber beinahe gänzlich unbebautes Feld.

Die Abtheilung für Leder und Lederwaaren war im letzten Jahre von Seite Oesterreichs und besonders des Hauptsitzes dieser Industrie, der Stadt Wien, reichlich vertreten.

Ungarn hatte nur 1 Repräsentanten in dieser Abtheilung; ein schönes Exemplar des zierlichen ungarischen Pferdegeschirres wurde jedoch von Herrn E. A. Skojlund aus Stockholm ausgestellt und fand sehr günstige Aufnahme.

Auswärtiger Handel. Die statistischen Nachweise über den letztjährigen Ein- und Ausfuhrverkehr Grossbritanniens mit dem Auslande ergeben bezüglich der Hauptgegenstände und im Vergleiche zu 1873 Folgendes:

Einfuhr.

Waarengattung		1874	1873
Alkali	Ctr.	109.527	95.336
Borsten	Pfd.	2,655.316	2,443.513
Baumwolle:			
amerikanische	Ctr.	9,894.161	7,481.041
brasilianische	„	709.998	651.045
türkische	„	10.970	52.154
ägyptische	„	1,528.213	1,823.630
britisch-indische	„	3,676.270	3,289.065
andere	„	242.463	396.537
Baumwollmanufacte	fl.	14,825.130	15,537.720
Cacao	Pfd.	17,853.952	19,661.247
Chemikalien	fl.	10,187.040	9,316.490
Elephantenzähne	Ctr.	13.497	13.390
Kartoffeln	„	3,990.991	7,473.230
Cochenille	„	39.177	40.021
Indigo	„	85.767	87.447
Färberröthe (Madder)	„	64.775	91.902

Waarengattung		1874	1873
Garancine	Ctr.	53.121	43.071
Terra Japonica	Tonnen	16.728	22.567
Scharlachroth (Cutch)	„	4.593	6.991
Vallonea	„	26.153	28.662
Flachs:			
russischer	Ctr.	1,654.031	1,447.877
deutscher	„	143.203	218.448
holländischer	„	257.462	166.249
belgischer	„	287.672	330.876
anderer	„	31.625	31.023
Fische	„	440.705	456.134
Citronen und Pomeranzen	Bushel	2,403.338	2,311.721
Korinthen	Ctr.	967.517	979.370
Rosinen	„	505.427	382.292
Fensterglas	„	533.929	457.684
Glas in Platten	„	51.478	41.992
Geschliffenes, gefärbtes Glas	„	52.334	72.759
Anderes Glas	„	311.134	243.440
Weizen	„	41,479.460	43,751.630
Gerste	„	11,379.736	9,232.485
Hafer	„	11,396.010	11,922.736
Erbsen	„	1,808.980	1,211.068
Bohnen	„	2,363.151	2,976.500
Mais	„	17,683.212	18,768.127
Weizenmehl	„	6,229.608	6,204.260
Indisches Kornmehl	„	8.511	6.836
Zimmt	Pfd.	1,204.622	1,077.753
Ingwer	Ctr.	38.750	36.355
Pfeffer	Pfd.	19,596.843	26,389.781
Guano	Tonnen	112.285	184.921
Gummi	Ctr.	134.290	123.187
Guttapercha	„	29.935	45.878
Hanf:			
russischer	„	362.931	358.258
italienischer	„	248.352	253.771
österreichisch-ungarischer	„	11.316	8.822
britisch-indischer	„	58.485	53.506
von den Philippinen	„	276.381	259.225
anderer	„	283.650	317.448
Jute	„	4,299.336	4,643.438
Häute, trockene	„	554.964	615.548
„ nasse	„	711.161	712.040
„ zubereitete	Pfd.	30,423.285	31,178.135
Hopfen	Ctr.	146.233	123.228
Hadern, feine baumwollene	Tonnen	17.232	16.151
Esparto	„	119.188	102.751
Kolophonium	Ctr.	1,066.681	954.043
Hefe, getrocknete	„	153.808	141.196
Bretter, Balken	Loads	3,805.247	3,415.723
Fassdauben	„	124.341	86.428
Anderes Holz	„	2,447.394	2,071.390

Waarengattung		1874	1873
Mahagonyholz	Tonnen	65.011	52.343
Kaffee	Ctr.	1,414.071	1,683.678
Kautschuk	„	127.497	154.491
Stiefel und Schuhe	Paar	537.984	481.080
Handschuhe	„	13,504.044	11,016.336
Kupfererze aus:			
Spanien	Tonnen	3.540	3.964
Chili	„	7.456	12.778
Australien	„	484	1.765
anderen Ländern	„	36.439	32.054
Kupfer-Regulus aus:			
Chili	„	22.521	21.261
anderen Ländern	„	5.537	5.493
Verarbeitetes und unverarbeitetes Kupfer aus:			
Chili	„	21.568	20.130
Australien	„	10.269	10.565
anderen Ländern	„	5.774	3.625
Eisen in Barren	„	74.173	74.490
Stahl: verarbeiteter	Ctr.	1,055.424	663.015
unverarbeiteter	Tonnen	7.296	9.556
Zink	„	22.216	20.038
„ verarbeitetes	Ctr.	252.607	249.403
Zinn	„	184.377	155.424
Rindfleisch, gesalzenes	„	231.532	218.563
Schinken	„	186.569	200.377
Speck, Schweinfleisch (Bacon)	„	2,355.112	2,773.037
Butter	„	1,620.674	1,277.729
Käse	„	1,488.223	1,355.267
Eier	Stück	567,204.900	550,027.700
Schweinfett (Lard)	Ctr.	374.582	644.044
Nitrat (Soda)	„	2,117.170	2,393.204
Petroleum aus den Vereinigten Staaten, Britisch-Nordamerika, Britisch-Indien und anderen Ländern	Fässer	85.630	65.630
Thran, Spermacet	„	17.129	17.881
Palmöl	Ctr.	1,045.143	963.926
Cocosnussöl	„	137.374	366.744
Olivenöl	Fässer	22.628	35.145
Oelsamen	„	17.903	17.592
Terpentinöl	Ctr.	275.554	233.331
Oelsamenkuchen	Tonnen	157.476	138.119
Schreib- und Druckpapier aus den Hansestädten, Holland, Belgien, Frankreich und anderen Ländern	Ctr.	192.200	195.336
Andere Papiersorten derselben Provenienz	fl.	5,677.250	4,715.270
Quecksilber	Pfd.	2,998.447	2,391.704
Rinde für Gerber und Färber	Ctr.	322.321	466.113
„ peruvianische	„	41.651	45.419
Reis	„	7,002.798	6,527.464
Schwefel	„	1,036.427	909.352

Digitized by Google

Waarengattung		1874	1873
Salpeter	Ctr.	294.419	331.517
Baumwollsamen	Tonnen	190.549	207.755
Kleesamen	Ctr.	256.025	278.419
Flachssamen	Quarter	1,682.875	1,443.018
Rübsamen	„	289.781	275.823
Rohseide aus:			
China	Pfd.	2,656.764	3,149.016
Britisch-Indien	„	690.871	522.455
Aegypten (im Transit)	„	149.086	901.006
anderen Ländern	„	2,446.717	1,846.249
Cocons-Abfälle	Ctr.	34.920	32.350
Gezwirnte Seide aus Frankreich und anderen Ländern	Pfd.	114.601	108.794
Seidenstoffe aus Belgien, Frankreich und anderen Ländern	fl.	73,290.740	54,440.940
Seidenbänder aus Frankreich und anderen Ländern	„	20,758.820	17,030.170
Gaze und Krepp aus Belgien und anderen Ländern	„	4,397.749	6,219.240
Indische und andere aussereuropäische Seiden-Manufacte	„	2,377.350	2,856.640
Rum	Gallons	8,188.456	7,018.278
Branntwein	„	3,401.838	6,634.246
Andere Spirituosen	„	2,192.965	1,641.861
Tabak	Pfd.	77,705.327	81,382.733
Thee	„	161,603.410	162,344.395
Lebende Ochsen, Stiere und Kühe	Stück	157.821	157.549
„ Kälber	„	36.041	43.338
„ Schafe und Lämmer	„	758.902	851.035
„ Schweine	„	115.389	80.976
Talg aus Russland, Australien, Südamerika und anderen Ländern	Ctr.	1,154.799	1,521.031
Theer	Fässer	233.810	214.759
Uhren	fl.	4,741.190	4,072.840
Wein	Gallons	18,274.138	22,006.757
Wolle aus den Hansestädten und anderen Theilen Europa's, aus Südafrika, Britisch-Indien, Australien und anderen Ländern	Pfd.	338,800.481	313,061.244
Alpaca, Llama	„	4,186.381	4,422.181
Wollmanufacte: Shawls, Schürzen, Tücher	fl.	39,742.650	38,071.760
Wollengarne (worsted)	Pfd.	13,114.130	13,178.034
Ziegenhaarwolle	„	8,013.706	6,297.447
Manufacte aus Ziegenhaarwolle	fl.	484.040	329.200
Zucker, raffinirter	Ctr.	2,671.861	2,360.836
„ roher	„	14,216.728	14,308.958
Melasse	„	339.352	517.706
Wollabfälle	Pfd.	57,361.920	56,309.120

Ausfuhr.

Fremde und Colonialwaaren		1874	1873
Baumwolle	Ctr.	2,312.211	1,924.836
Baumwollmanufacte	fl.	2,220.660	2,731.230
Cacao	Pfd.	7,731.635	7,531.668
Elephantenzähne	Ctr.	7.970	5.217
Cochenille	„	23.275	19.980
Indigo	„	60.693	67.048
Korinthen	„	143.985	140.134
Rosinen	„	102.246	133.989
Weizen	„	720.792	1,027.594
Mehl	„	111.235	61.321
Guano	Tonnen	11.012	43.684
Zimmt	Pfd.	1,208.855	1,055.910
Pfeffer	„	16,328.943	12,385.786
Gummi	Ctr.	39.940	33.035
Hanf, roh und zubereitet	„	124.532	130.512
Jute	„	716.625	789.504
Häute, trockene	„	301.880	301.637
„ nasse	„	85.869	91.496
Hopfen	„	1.745	4.460
Kautschuk	„	53.970	54.396
Kaffee	Pfd.	106,477.000	137,230.600
Kupfer	Tonnen	24.293	20.441
Zinn	Ctr.	47.378	28.869
Petroleum	Fässer	1.098	1.091
Palmöl	Ctr.	410.194	427.597
Cocosnussöl	„	217.158	202.473
Olivenöl	Fässer	1.673	2.819
Schreib- und Druckpapier	Ctr.	30.934	20.106
Anderes Papier	fl.	286.980	330.280
Quecksilber	Pfd.	2,422.299	2,162.438
Reis	Ctr.	4,122.597	3,286.624
Salpeter	Ctr.	20.869	15.103
Flachs- und Leinsamen	Quarter	10.976	17.778
Rübsamen	„	5.038	9.533
Seide, rohe	Pfd.	2,741.842	2,786.905
Seidenabfälle	Ctr.	4.081	3.188
Gezwirnte Seide	Pfd.	21.761	20.905
Seidenmanufacte	fl.	2,222.540	1,696.860
Rum	Gallons	1,537.605	1,307.142
Branntwein	„	267.665	394.776
Gemischte Spirituosen in Verschluss	„	1,329.120	1,158.704
Talg	Ctr.	78.727	41.499
Thee	Pfd.	30,959.170	33,237.094
Tabak	„	16,789.581	17,244.998
Weine	Gallons	1,650.527	1,855.064
Schaf- und Lammwolle	Pfd.	144,362.359	123,236.636
Zucker, roh und raffinirt, und Melasse	Ctr.	592.139	241.524

Britische und irische Waaren		1874	1873
Alkali	Ctr.	5,010.997	4,758.393
Bier	Fässer	559.403	584.765
Butter	Ctr.	42.470	45.122
Bücher, gedruckte	„	83.904	83.994
Baumwollgarne	Pfd.	220,599.074	214,686.830
Baumwollmanufacte aller Art	Yard	3.603,348.527	3.482,705.186
Baumwollstrümpfe (Hosiery)	Dtzd. Paar	1,020.515	1,128.046
Baumwollzwirn	Pfd.	9,016.212	8,268.000
Baumwollspitzen (Steppwerk)	fl.	11,040.140	11,291.770
Chemische Producte	„	21,124.400	17,455.100
Heringe	Fässer	849.430	723.405
Andere Fische	fl.	2,263.540	2,678.930
Flintglas	Ctr.	101.884	124.299
Fensterglas	„	121.751	117.869
Flaschen	„	892.427	907.327
Spiegelglas	fl.	2,153.500	3,288.790
Hüte	Dutzend	633.939	595.439
Hadern	Tonnen	20.265	16.759
Jute: Manufacturen	Yard	110,567.139	96,539.763
„ Garne	Pfd.	15,458.288	12,278.082
Kerzen	„	5,458.308	6,584.765
Käse	Ctr.	18.790	18.929
Kleidungsstücke	fl.	31,968.360	34,343.920
Kautschukwaaren	„	8,972.550	9,092.050
Steinkohlen	Tonnen	13,908.958	12,632.333
Leder, rohes	Ctr.	148.086	117.586
Stiefel und Schuhe	Paar	4,853.328	6,317.520
Andere Lederwaaren	Pfd.	2,079.790	1,662.053
Sattlerwaaren	fl.	4,627.320	4,551.120
Leinengarne	Pfd.	27,164.268	28,730.138
Leinenmanufacte aller Gattungen in Stücken	Yard	190,409.712	203,444.985
Dampfmaschinen	fl.	32,314.010	29,528.790
Andere Maschinen	fl.	65,395.750	70,412.920
Rohes Puddeleisen	Tonnen	774.280	1,139.664
Stangeneisen	„	259.630	288.422
Eisenbahnschienen	„	782.437	786.800
Reife, Kesselplatten etc.	„	168.628	201.437
Manufacte aus Guss- und Schmiedeeisen	„	257.965	282.165
Draht	„	36.620	29.884
Altes Eisen	„	43.333	60.478
Rohstahl	„	31.442	39.488
Stahlmanufacte	fl.	7,901.680	7,287.260
Rohes Kupfer	Ctr.	215.213	257.927
Verarbeitetes Kupfer, wie: Nägel, Platten etc.	„	212.326	216.502
Messing	„	281.713	232.027
Blei	Tonnen	36.398	32.209
Rohes Zinn	Ctr.	155.068	115.946
Zink	„	78.640	68.783
Malerfarben	fl.	11,566.870	10,169.750
Oel aus Samen	Gallons	13,087.871	11,173.830
Putzwaaren (Haberdashery)	fl.	61,308.890	65,980.910

Britische und irische Waaren		1874	1873
Pferde	Stück	3.038	2.785
Sauere Pickles	fl.	5,680.570	6,491.860
Schreib-, Druck- und anderes Papier, dann Schreibrequisiten (Stationary)	„	8,753.930	9,738.990
Silberplattirte und vergoldete Waaren	„	2,850.030	2,784.680
Säcke	Dutzend	4,721.714	4,419.368
Salz	Tonnen	828.964	841.226
Strickwerk (Cordage)	Ctr.	127.752	120.596
Gezwirnte, geflochtene u. gedrehte Seidengarne	fl.	10,296.820	16,678.370
Seidenmanufacte in Stücken	„	4,584.220	3,312.930
Seidentücher, Shawls etc.	„	3,875.090	2,477.180
Seidenbänder	„	2,072.560	2,354.520
Andere Artikel aus Seide	„	6,839.880	7,759.540
Halbseidene Stoffe	„	3,624.420	2,858.650
Seife	Ctr.	219.284	181.304
Spirituosen	Gallons	1,213.314	1,698.410
Porzellanwaaren	fl.	17,426.530	20,636.330
Telegraphendrähte (Apparate)	„	21,227.720	23,595.630
Schiesswaffen	Stück	235.151	356.294
Andere Waffen	fl.	9,715.410	4,228.130
Schiesspulver	Pfd.	14,788.023	16,429.399
Eisenbahn- und andere Wägen	Stück	3.143	3.121
Schaf- und Lammwolle	Pfd.	10,047.333	7,034.115
Wollengarne	„	34,999.602	34,809.353
Tuchstoffe jeder Gattung	Yard	40,177.001	38,640.389
Gemischte Wollstoffe (worsted)	„	261,154.608	282,853.334
Wollene Decken	„	7,235.102	6,195.411
Schafwollflanelle	„	8,764.597	8,241.206
Schafwollteppiche	„	9,133.604	9,964.383
Schafwollstrümpfe	fl.	2,897.770	2,886.480
Kleine Wollwaaren	„	11,836.590	14,665.100
Raffinirter Zucker	Ctr.	930.729	695.034

Handelsverkehr von Nicolajeff im Jahre 1874.

Nicolajeff. Im Jahre 1874 wurden von hier im Ganzen 1,282.749 Tschetwert Getreide und Oelsaaten exportirt, nämlich: 461.575 Tschtwrt. Ghirka-Weizen, 591.585 Tschtwrt. Roggen, 107.279 Tschtwrt. Gerste, 56.953 Tschtwrt. Hafer, 58.615 Tschtwrt. Leinsamen, 6742 Tschtwrt. Rübsamen.

Von obiger Menge wurden 163.648 Tschtwrt. durch österreichisch-ungarische Dampfer und Segelfahrzeuge nach Seeplätzen im Adriatischen und Mittelländischen Meere verschifft, u. z.: 90.333 Tschtwrt. Ghirka-Weizen, 54.777 Tschtwrt. Roggen, 12.791 Tschtwrt. Hafer, 5747 Tschtwrt. Leinsamen.

Der annähernde Werth der letztjährigen Ausfuhr beträgt 15,950.000 fl., gegen 9,751.000 fl. in 1873, hat also trotz der schwachen Ernte der hiesigen Umgegend eine Erhöhung von 6,199.000 fl. erfahren.

Nicolajeff war fortwährend im Stande, dem Begehr der Verbrauchsplätze zu genügen, welcher mehr oder weniger vom Beginne der Schifffahrt (Ende Februar) bis zum Schlusse derselben anhielt; wobei noch zu bemerken ist, dass dieser Schluss gegen andere Jahre um etwa 40 Tage später eintrat, indem der hiesige Hafen erst Anfangs Januar 1875 durch Eis abgesperrt wurde.

Im Jahre 1874 wurde Nicolajeff zum erstenmal von österreichisch-ungarischen Handelsdampfern besucht, und zwar erschien hier: die „Narenta" 5mal, der „Michele Vucetich" 3mal, der „Timavo" 2mal, der „Risano" 1mal.

Diese 4 Schiffe exportirten Cerealien und Leinsaat für 1,229.000 fl.; ausserdem verliessen 19 österreichisch-ungarische Segelfahrzeuge diesen Hafen mit gleicher Ladung im Werthe von 850.700 fl., so dass die Ausfuhr unter nationaler Flagge einen Gesammtbetrag von 2,079.700 fl. erreichte.

Die mit Getreide und Leinsaat ausgelaufenen nationalen Fahrzeuge waren zumeist nach Lussinpiccolo bestimmt, um daselbst die Orders zur Abladung in Fiume, Triest oder Venedig zu erhalten.

Die Durchschnittspreise für Getreide und Leinsaat stellten sich im vorigen Jahre pr. Tschetwert, wie folgt: Ghirka-Weizen 8—12 Rubel, Roggen $5\frac{1}{2}$—7 R., Gerste 5—$5\frac{1}{2}$ R., Hafer 4—$4\frac{1}{4}$ R., Leinsaat $12\frac{1}{2}$—$12\frac{3}{4}$ R.

Die Platzvorräthe am Schlusse des Jahrs bestanden in 50.000 Tschtwrt. Ghirka-Weizen und 10.000 Tschtwrt. Roggen.

Die Einfuhr nach Nicolajeff beschränkte sich auf 6 Ladungen Steinkohlen aus England, die einen annähernden Werth von 90.000 fl. darstellten.

Wirthschaftliche Verhältnisse von St. Gallen im Jahre 1874.

St. Gallen. Entgegen den gehegten Erwartungen hat das Jahr 1874 in Bezug auf Handel, Verkehr und Industrie einen vollen Ersatz für die in der zweiten Hälfte 1873 eingetretene Geschäftsstille nicht geboten; diese hielt vielmehr mit einer gewissen Stetigkeit bis zum Schlusse des letztverflossenen Jahres an.

Die Nachwirkungen der in den Vereinigten Staaten von Amerika stattgehabten Krisen machten sich noch immer anhaltend fühlbar und liessen den sonstigen regen Absatz der hiesigen industriellen Erzeugnisse, als: Gardinen-, resp. Grobstickereien etc., noch immer nicht recht aufkommen. Die Nachweise der amerikanischen Consulate in der Schweiz über die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten zeigen daher eine Abnahme derselben in derlei Artikeln, und da Amerika überhaupt eines der Haupt-Absatzgebiete für die hierländige Industrie bildet, so konnte schon deshalb ein flotter Geschäftsgang im Allgemeinen nicht Platz greifen. Blos die Maschinen-Plattstich-stickerei, welche das ganze Jahr hindurch in schönster Blüte stand, machte diesfalls eine Ausnahme.

Der Handel mit Spanien und der Absatz von Stickereien dahin, der unter normalen Verhältnissen ein ziemlich bedeutender ist, erlitt infolge der dortigen politischen Wirren ebenfalls einen wesentlichen Rückgang, wie denn auch der Geschäftsverkehr mit den anderen Ländern Europa's infolge der noch stark nachwirkenden Krisen nicht so lebhaft sich gestaltete, als man erwartet hatte.

Der Handel nach der Levante und anderen überseeischen Gebieten hat keine nennenswerthen Veränderungen erfahren.

Die feine Handstickerei, als besonderer Luxusartikel, wird in hiesiger Gegend nur noch wenig betrieben; die Erzeugnisse dieser Industrie sind zwar allerdings glänzend, jedoch für den Arbeiter nicht lohnend.

Was die Handelsbeziehungen zu Oesterreich-Ungarn betrifft, so nahm wie immer die grossartige Getreideeinfuhr aus Ungarn nach der Schweiz über die Bodensee-Häfen Rorschach und Romanshorn den ersten Platz ein, obwohl in neuerer Zeit auch russisches, amerikanisches und ägyptisches Getreide dem ungarischen eine erfolgreiche Concurrenz macht.

Die Industrie der Stickerei, welche in den Cantonen St. Gallen und Appenzell ihren Hauptsitz hat, machte auch während des Jahrs 1874 im benachbarten Vorarlberg weitere Fortschritte; sie gewinnt daselbst immer grössere Ausdehnung und hat auch die Zahl der Plattstichmaschinen wieder bedeutend zugenommen. Wenn auch die vorarlbergische Stickerei-Industrie in einem gewissen Abhängigkeitsverhältnisse zur diesseitigen steht, so nimmt sie immerhin eine achtunggebietende Stellung ein.

Die Bergeisenbahn Rorschach-Heiden, deren Bau von der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen übernommen wurde und gegen Ende 1874 begann, wird nach dem Zahnstangensystem, aber mit normaler Spurbreite gebaut. Diese Bahn, welche bis 1. Juli 1876 vollendet sein soll, nimmt unweit des Bahnhofes St. Scholastika bei Rorschach ihren Anfang und zieht sich mit einer Maximalsteigung von 8·8 pCt. in der Nähe des Dorfes Wienachten vorbei nach Heiden.

Zu den bereits bestehenden Rheinbrücken kam eine neue zwischen Rheineck und Gaissau, deren Bau im vorigen Jahre vollendet wurde, während man die zwischen Kriessern und Mäder zu errichtende Brücke gegen Ende 1874 in Angriff nahm.

Weitere Brückenbauten, wie diejenigen zwischen Koblach und Montlingen, bei Schmitter, Widnau und Lustenau, befinden sich noch im Stadium der Unterhandlungen; ebenso konnten die zwischen den Gemeinden Au und Lustenau wegen Hebung der dort bestehenden Rheinbrücke und Tragung der diesfälligen Kosten schon seit Jahren schwebenden Differenzen bis nun noch nicht geschlichtet werden.

Betreffend die Leistungen in Herstellung von Schutzbauten entlang dem Rhein-Ufer in diesem Canton, so gehört auch das Jahr 1874 zu den ergiebigsten. Bei Ausführung dieser Correctionsbauten wurde, wie in den letzten Jahren, im Accordwege mit Gemeinden und Privaten vorgegangen, welche unter Benützung günstiger Witterungs- und Bauverhältnisse selbst auch im Sommer fortarbeiteten. Indessen dürfte, dem Vernehmen nach, die Baucampagne 1874/75 bezüglich der Verwendung der im Jahre 1862 zu diesem Zwecke votirten $8\frac{1}{2}$ Mill. Francs die letzte sein.

Für die Landwirthschaft darf das Jahr 1874 im Allgemeinen wohl als ein gutes Mitteljahr bezeichnet werden; Kartoffeln, Mais, Bohnen etc. sind gut, Wein und Obst vorzüglich gerathen.

Besonders das Ergebniss der Weinlese hat quantitativ die Erwartungen bei weitem übertroffen, qualitativ dagegen war das Product sehr verschieden und wohl selten ungleichartiger als im vorigen Jahre. Neben ganz ausgezeichnetem Weine war auch kein Mangel an mittelmässigem und geringem Product, je nach der Masse der Trauben, der Lage des Weinberges und der Zeit der Weinlese.

Letztere wurde gar oft zu früh vorgenommen, woran jedoch die Consumenten nicht weniger als die Weinbergbesitzer Schuld sind; ein Uebelstand, welcher nur durch Einsicht und Verständniss jedes Einzelnen zu beseitigen sein wird, und diese zur Geltung zu bringen, sind die hiesigen landwirthschaftlichen Vereine durch ihr strebsames Wirken unausgesetzt bemüht.

Der Ertrag an Obst war ein sehr grosser. Dasselbe kam massenhaft zum Verkaufe, war aber auch infolge des 1873er Misswachses sehr begehrt: die Preise variirten zwischen 12 und 22 Francs pr. 100 Kilogr.

Digitized by Google

Die Futterernte fiel in quantitativer Beziehung geringer aus, dagegen war der Nährwerth des Heues ein vortrefflicher.

Tabak und Hopfen scheinen sich hier nicht einbürgern zu können; die Pflege dieser Culturzweige kostet zu viel und liefert ein zu geringes Product, als dass es gesucht und preiswürdig sein könnte.

Das Molkereiwesen und die Viehzucht haben in ihren Ergebnissen etwas getäuscht. Die starke Vermehrung der Käsereien hatte zwar im Jahre 1873 das Steigen der Milchpreise auf eine enorme Höhe zur Folge; allein schon in den letzten Monaten des genannten Jahres und noch mehr in 1874 gingen die Producte der Milchwirthschaft in bedenklicher Weise zurück und scheinen sich in dieser gedrückten Situation noch längere Zeit halten zu sollen, wodurch eben nicht nur Producent und Händler, sondern der ganze bäuerliche Wohlstand leidet. Indessen ist die Nachzucht von Jungvieh im Zunehmen begriffen, und wird hiebei überall auf eine schöne, reine Race ein besonderes Augenmerk gerichtet.

Im Juni 1874 wurde wegen der in mehreren Cantonen ausgebrochenen Maul- und Klauenseuche einfache, und Mitte November strenge Viehsperre gegen Oesterreich und Deutschland angeordnet und bis Ende des Jahrs aufrecht gehalten. Infolge dieser Störung des Verkehrs stockte der sonst so flott betriebene Viehhandel so zu sagen gänzlich.

Von der guten Handhabung der Forstwirthschaft, speciell der Waldanlage und Waldpflege, geben zahlreiche Junghölzer im Canton St. Gallen das beste Zeugniss.

Gegen die Eichhörnchen, welche eigenthümlicher Weise in den Lärchenwaldungen in der Umgebung von Ragatz, Pfäffers und anderen Orten bedeutenden Schaden dadurch anrichteten, dass sie, wie constatirt wurde, die Lärchen zur Saftzeit 5 bis 15 Fuss unter dem Gipfel entrindeten, so dass das Gewächs verdorrte, wurden ausserordentliche Vertilgungsmassregeln getroffen.

Die Regierung von St. Gallen ordnete nämlich die Bezahlung von Schussgeldern für die Erlegung dieser Thiere an, was zur Folge hatte, dass im vorigen Jahre 1495 Stück getödtet wurden.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Barcelona im Jahre 1874.

Barcelona. Die letztjährige Handelsbewegung im Allgemeinen zeigt gegen 1873 einen merklichen Aufschwung, was jedoch nur bezüglich des Verkehrs zur See gilt. Denn dadurch, dass infolge der bedeutend zugenommenen Wirren derjenige zu Lande sich von Monat zu Monat immer mehr einengte, wurde der Wasserweg unendlich ausgenützt.

Nicht nur der ausgedehnte Waarenverkehr, sondern auch die Beförderung der sehr zahlreichen Passagiere fiel der Dampf- und Segelschifffahrt zu, wornach sich trotz aller sonstigen Missverhältnisse eine bedeutende Zunahme sowohl in der Anzahl der Schiffe und Tonnen, als auch in den Einfuhrwerthen ergiebt.

Dagegen war die Ausfuhr in der Abnahme begriffen, da die Güter wegen der bald nach der einen, bald nach der anderen Seite unterbrochenen Zufuhr vom Lande her, nicht mit der gewöhnlichen Regelmässigkeit herbeigeschafft werden konnten.

Zu bedauern ist nur, dass bei der grösseren Lebhaftigkeit im Seeverkehr nicht auch die Anzahl der österreichisch-ungarischen Handelsfahrzeuge in entsprechendem Masse zugenommen hat. Im Gegentheil, abgeschreckt vielleicht durch die in Spanien

unaufhörlich wechselnden Zustände, beschränkte sich unsere Schifffahrt blos auf 4 Ankünfte, zusammen von nur 700 T., wobei Hölzer und eine Partie Fassdauben im Gesammtwerthe von 31.000 fl. aus Sign eingeführt, dagegen 20 Säcke Kaffee und etwas Farbhölzer für 1600 fl., dann noch Wein im Werthe von 8000 fl. dahin verschifft wurde.

Auch im Jahre 1873 kamen nur 8 Segelschiffe von 2347 T. nach Barcelona, welche Getreide für 15.000 fl., Kohlen für 28.000 fl., Guano für 29.000 fl., dann Holz und Fassdauben für ca. 23.000 fl. hieher brachten, von denen aber nur 2 mit theilweiser Ladung von Spiritus und Holz, die übrigen in Ballast nach Tarragona, Sign, Constantinopel und Rotterdam ausliefen.

Die namhafte Steigerung in der Gesammtzahl der während des Jahres 1874 hier eingelaufenen Schiffe klärt sich hauptsächlich dadurch auf, dass namentlich Dampfer und Barken unter spanischer Flagge die neue Bestimmung erhielten, Tausende von Reisenden, die sich früher der Eisenbahn bedient hatten, nach den näher gelegenen Küstenorten zu bringen, von wo sie oft noch am selben Tage oder doch Tags darauf hieher zurückkehrten und immer wieder im Tonnen- und Mannschaftsausweise neu verzeichnet wurden.

In gleicher Weise gesellte sich dem einen Messageries-Dampfer, der regelmässig jede Woche von hier nach Marseille fuhr, Monate hindurch ein zweiter hinzu. Ueberdies wurden vom Sanitätsamte die grossen französischen und italienischen La Plata-Steamer, jeder 3000—4000 T. haltend, auch wenn sie während ihres dreistündigen Aufenthaltes nur etliche Passagiere an Bord nahmen, in das Einlaufsregister aufgenommen.

Auf diese Art kam es, dass das Gesammtergebniss des letztjährigen Schiffsverkehrs gegen 1873 eine so namhafte, freilich zum Theil nur scheinbare Zunahme erfuhr, die mit nicht weniger als 1291 Schiffen und über 300.000 T. angegeben wird, in Wirklichkeit jedoch sich auf ungefähr 650 Schiffe und 100.000 T. verringern dürfte.

Der folgende Ausweis enthält die näheren Daten bezüglich der vorjährigen Schiffsankünfte (ohne die österreichisch-ungarische Flagge):

Flagge	Zahl	Tonnen
Spanische:		
Weite Fahrt: Dampfer	456	110.673
Segelschiffe	545	106.297
Küstenfahrt: Dampfer	852	155.623
Segelschiffe	4.683	120.315
Zusammen	6.536	492.908
Englische:		
Dampfer	160	96.908
Segelschiffe	114	22.131
Französische:		
Dampfer	90	58.426
Segelschiffe	146	13.159
Italienische:		
Dampfer	1	790
Segelschiffe	190	37.406
Schwedisch-norwegische:		
Dampfer	17	4.322
Segelschiffe	92	29.312
Deutsche:		
Dampfer	11	14.763
Segelschiffe	29	4.788

Digitized by Google

Flagge	Zahl	Tonnen
Russische:		
Dampfer	2	935
Segelschiffe	29	13.762
Dänische: Segelschiffe	30	4.133
Amerikanische: Segelschiffe	16	7.252
Argentinische: Dampfer *)	10	10.063
Portugiesische: Segelschiffe	8	1.170
Griechische "	6	1.661
Holländische "	6	1.272
Mexicanische "	2	348
Belgische "	1	394
Türkische "	1	290
Im Ganzen	7.497	816.193

Wie aus obiger Zusammenstellung ersichtlich wird, behauptet unter den einzelnen Flaggen (ohne Spanien) die englische den ersten Rang. Dieselbe hat gegen 1873 eine Zunahme von 45.000 Tonnen aufzuweisen, wobei der vermehrte Einlauf von Dampfern den Ausschlag gab.

Mit jedem Jahre tritt das Uebergewicht der Dampfer über die Segelschifffahrt in grösserem Masse hervor. Von den eingelaufenen 160 englischen Dampfern waren allein 89 mit Kohlen beladen, während dieses Frachtgut in früheren Jahren ausschliesslich nur österreichischen, englischen, russischen und deutschen Segelschiffen zufiel.

Der Werth der englischen Importe, worunter sich 1010 Tonnen Petroleum, 14.635 T. Baumwolle und 102.855 T. Kohlen befanden, beträgt über 5,100.000 fl.

Die französische Flagge mit 236 Schiffen, darunter 90 Dampfer von 71.500 T., erwies sich ungemein thätig. Nebst Baumwolle, Sprit, Getreide, Mehl, Chemikalien und vielen anderen Artikeln importirte sie grosses und kleines Hornvieh, und ausnahmsweise auch Schweine.

Diese Flagge besorgt die Verbindung mit Marseille in ungemein pünktlicher Weise. Die Fahrt dahin nimmt gewöhnlich nur 18 Stunden in Anspruch. Sowohl Passagier- als Ladungsräume sind stets überfüllt. Am ersten Platz zahlt man sammt Kost 12, am zweiten 9 Duro, wozu noch eine Peseta als Kriegssteuer zu entrichten kommt. Der Werth der Einfuhren unter französischer Flagge beträgt ca. 5½ Mill. Francs.

Die italienische Flagge, welche im vorigen Jahre durch 191 Schiffe mit etwas über 38.000 T. vertreten war, lieferte eine grosse Menge Holzkohlen, dann Marmor, Schwefel, Fassdauben, Guano etc. im beiläufigen Werthe von 3½ Mill. italienische Lire. Dagegen dürfte deren Export nur bei 160.000 Lire betragen haben.

Die schwedisch-norwegische Flagge deckt, im Verein mit der dänischen und russischen, den Jahresbedarf an Stockfischen, Brettern und Balken. An Stockfischen aus Norwegen und zu beiläufig ⅕ aus Island wurden voriges Jahr 368.296 Voger (à 17½ Kilogramm) im Werthe von 3,680.000 Francs, und an Brettern (tavolones) aus Schweden, Norwegen und namentlich aus Finland zusammen 853.000 Stück (was circa 14.000 Petersburger Standards ausmacht) im Werthe von 4,200.000 Francs hier eingeführt.

Unter den Schiffen der deutschen Flagge befinden sich einige sehr beliebt gewordene Hamburger Dampfer, welche in regelmässigen Monatsfahrten von Hamburg auslaufen und, unter Berührung von Lissabon und Malaga, von hier die Richtung nach Genua, Neapel und Palermo einschlagen, um dann dieselbe Tour mit Einbeziehung der näm-

*) Italienische Schiffe, die unter argentinischer Flagge fahren.

lichen Punkte, je nach Convenienz, wieder zurückzumachen. Nebst Tabak, Cacao und Kohlen bringen die deutschen Schiffe die verschiedensten Stückgüter; der Werth dieser Einfuhren ist aber nicht bekannt.

Von den unter spanischer Flagge eingelaufenen 1001 Schiffen weiter Fahrt kamen 358 mit 77.353 T. (fast durchwegs Segelbarken) aus den Colonien und Amerika überhaupt, dann 643 mit 139.617 T. (davon beinahe $^2/_3$ Dampfer) von fremden, und zwar zumeist europäischen Seeplätzen.

Der Hafen von Barcelona erhielt voriges Jahr häufige Besuche von spanischen und fremden Kriegsschiffen. Im Sommer ereignete es sich einmal, dass 13 solche Fahrzeuge, grösstentheils gepanzerte Fregatten, zu gleicher Zeit im innern Hafenbecken vor Anker lagen.

Die österreichisch-ungarische Kriegsmarine war dabei glänzend vertreten. Die Flagge des Contre-Admirals, Baron v. Sterneck, wehte am Casemattenschiffe „Kaiser". Nebstdem gehörten zur Escadre die zwei Corvetten „Fasana" und „Frundsberg", dann die Kanonenboote „Velebich" und „Dalmat".

Während Jahresfrist hielten sich diese Kriegsfahrzeuge theils hier oder in den anderen Skalen bis Gibraltar und Cadix hinaus auf, theils befanden sie sich auf hoher See, um zu kreuzen und die Bemannung einzuüben.

Officiere und Mannschaft erfreuten sich in sämmtlichen Küstenplätzen einer grossen Beliebtheit; die vorherrschende musterhafte Disciplin war Gegenstand unveränderter Anerkennung.

Das Hafenamt weist für 12 Monate 32 spanische und 40 fremde Kriegsdampfer verschiedener Nationalität, also zusammen 72 mit 449 Kanonen und ungefähr 13.000 Köpfen Bemannung aus.

Wie immer, so hat auch im Jahre 1874 die Waareneinfuhr den Productenexport um ein Bedeutendes überragt. Ausserdem nahm im Vergleich zum Vorjahre der Import sichtlich zu, während gleichzeitig der Export sich verringerte.

Menge und Werth der vorzüglicheren Artikel stellten sich in beiden Jahren wie folgt:

Waarengattung		Menge 1874	Menge 1873	Werth in Gulden 1874	Werth in Gulden 1873
Zucker . . .	Quintal zu 41·60 Klgr.	49.860	45.140	1,151.766	1,042.734
Kaffee . . .	Kilogr.	861.840	541.203	258.000	160.000
Cacao . . .	„	1,584.786	1,094.130	475.358	328.239
Branntwein .	Pipen	1.512	880	146.059	81.346
	Bocoy	4.988	3.007	818.979	493.048
Schwefel . .	Kilogr.	2,757.235	8,522.086	137.862	426.105
Baumwolle .	Ballen zu 200 Klgr.	176.711	120.005	25,369.680	17,160.720
Bau- u. Werkhölzer . .	Stück	864.000	700.000	1,316.000	1,100.000
Stockfisch . .	Kilogr.	6,501.460	5,748.851	1,534.000	1,180.000
Häute . . .	Stück	408.500	359.194	4,738.600	4,166.650
Steinkohlen .	Kilogr.	160,392.284	162,750.767	3,528.630	3,580.522
Fassdauben .	Stück	4,100.000	2,600.000	2,400.000	1,560.000
Stärkmehl . .	Kilogr.	1,895.000	1,750.000	341.187	333.928
Petroleum .	Fässer	37.939	24.382	1,517.560	975.280
	Kisten	5.940	3.275	166.320	91.700
Farbhölzer .	Kilogr.	3,526.312	2,760.766	528.947	414.115
	Stück	46.643	48.744	279.858	292.464

Waarengattung		Menge 1874	Menge 1873	Werth in Gulden 1874	Werth in Gulden 1873
Blei	Lanas	20.071	105.872	200.710	1,058.720
	Kilogr.	13.031	39.952	2.128	9.589
Kleie . . .	Säcke	21.804	25.545	218.040	255.450
	Ballen	300	.	4.500	.
Weizen . .	Quarteras zu 70 Liter	219.683	.	395.429	.
			Gesammtwerth	45,529.613	34,710.610

Ein Import von Weizen vom Schwarzen Meere erfolgte erst nach dem Monate Juli. Obwohl die Ernte des eigenen Landes eine gute war, so traten der Zufuhr doch immer mehr Hindernisse entgegen und überdies standen die auswärtigen Notirungen niedrig. Daher auch die Convenienz, einen Artikel, an dem es hier wahrlich nicht fehlte, von auswärts zu beziehen.

Sehr günstig stellte sich der Verkehr in Baumwolle, wozu die gegen das Vorjahr niedrigeren Preise das Ihrige beitrugen. Zählt man zu den eingeführten 176.711 Ballen à 200 Kilogr. die am 1. Januar 1874 vorhandenen Vorräthe pr. 15.304 B., so ergiebt sich eine Gesammtmenge von 192.015 B., wovon im I. Semester 75.000 B., im II. Semester 69.000 B., zusammen also 144.000 B. verbraucht wurden. 300 B. wurden weiter versendet, so dass mit letztem December 1874 47.715 B. zur weiteren Verfügung blieben.

Dass sowohl Einfuhr als Verbrauch von Baumwolle innerhalb der letzten 10 Jahre nicht unwesentlich zugenommen haben, dafür dienen nachstehende Zahlen zum Beweise:

Jahr	Einfuhr Ballen	Verbrauch Ballen
1865	72.736	70.760
1866	80.960	69.545
1867	91.056	82.590
1868	101.263	101.611
1869	103.184	86.323
1870	107.635	113.900
1871	141.881	132.625
1872	122.881	115.802
1873	120.005	127.450
1874	176.711	144.000

Von den im Jahre 1874 importirten Fassdauben kamen 1,805.428 Stück und 48.000 Kilogr. aus Italien, wobei eine kleine Partie aus Sign mitbegriffen ist. Die amerikanischen Dauben werden hier mit Vorliebe verwendet, weil sie sich leichter verarbeiten lassen.

Die directe Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn repräsentirt nur einen bescheidenen Werthbetrag, dagegen werden viele Erzeugnisse der nationalen Industrie zusammen mit Waaren fremder Herkunft über Paris zugeführt. Immerhin dürfte der Gesammtwerth dieser Einfuhr, welche in Papier, gebogenen Holzmöbeln, Ledersorten, Glas, Leinwand, Knopfwaaren und besonders Quincaillerien besteht, jährlich ungefähr auf 1 Mill. Francs und darüber sich belaufen.

Handelsreisende aus Oesterreich-Ungarn gehören hier zu den seltenen Erscheinungen. Eine lobenswerthe Ausnahme in dieser Beziehung macht die Glas- und Galanteriewarenfabrik von Burian & Bunzl in Gablonz, welche in Barcelona allein durch ihre Agenten Bestellungen für mehr als 40.000 fl. jährlich entgegen nimmt.

Zwei andere junge Handelsbeflissene österreichischer Nationalität kamen wohl hier durch, jedoch als Vertreter fremder Häuser; der Eine reiste nämlich für Langsdorf & Herzberg in Frankfurt mit feinen Lederartikeln, der Andere für ein englisches Haus.

Die Ausfuhr von Landesproducten hat im Vergleich zu 1873 eine merkliche Verminderung erlitten; ihr Gesammtwerth betrug nur 55,700.000 Pesetas, gegen nahezu 71 Mill. Pesetas im Jahre vorher.

Die folgende Uebersicht, obgleich sie nur die Hauptexportartikel hervorhebt, lässt dennoch, ausser den eigenen Colonien, jene Punkte in Südamerika, Mexico etc. entnehmen, mit welchen Spanien die lebhaftesten Handelsverbindungen unterhält:

Bestimmung	1874 Rothwein Pipen	1873 Rothwein Pipen	1874 Weisswein Liter	1873 Weisswein Liter
Cuba	73.102	113.679	741.326	817.539
Portorico	1.234	1.425	195.826	97.404
S. Domingo	140	200	10.180	11.140
Filippinen	632	1.313	17.880	20.926
Rio Plata	62.765	41.043	1,679.051	1,939.446
Brasilien	7.232	3.396	202.247	80.100
Mexico	1.777	1.561	48.586	31.180
Vereinigte Staaten	85	87	.	159
Neu-Granada	882	804	.	4.440
Valparaiso	.	719	.	16.478
Bolivia	42	93	38.886	4.500
Honduras	229	240	1.400	390
Trinidad	150	314	5.170	4.650
Zusammen	148.270	164.874	2,940.552	3,028.352

	1874 Branntwein Liter	1873 Branntwein Liter	1874 Oel Liter	1873 Oel Liter
Cuba	486.145	383.771	438.991	538.253
Portorico	279.260	201.007	33.025	51.127
S. Domingo	550	12.130	3.880	6.247
Filippinen	54.474	128.648	23.406	11.623
Rio Plata	160.003	120.537	832.892	1,229.992
Brasilien	.	.	11.503	9.495
Mexico	59.109	186.383	15.547	25.057
Vereinigte Staaten	.	.	1.380	.
Neu-Granada	64.140	113.276	35.915	38.117
Bolivia	.	150	1.748	6.560
Honduras	7.700	1.450	.	2.250
Valparaiso	.	134.005	.	66.100
Zusammen	1,111.381	1,281.357	1,398.287	1,984.821

	1874 Reis Kilogramm	1873 Reis Kilogramm	1874 Mehl Kilogramm	1873 Mehl Kilogramm
Cuba	891.175	1,173.236	669.856	1,192.423
Portorico	83.074	177.131	190.150	118.600
S. Domingo	20.150	16.300	9.200	920
Rio Plata	1.514	1.182	.	.

Bestimmung	Reis Kilogramm 1874	1873	Mehl Kilogramm 1874	1873
Valparaiso	.	18.446	.	.
Honduras	.	4.534	.	.
Bolivia	.	1.104	9.200	4.600
Filippinen	.	.	73	1.800
Brasilien	.	.	11.720	.
Neu-Granada	.	.	1.840	.
Zusammen	995.913	1,391.933	892.039	1,318.423

	Mandeln Kilogramm 1874	1873	Rosinen Kilogramm 1874	1873
Cuba	81.133	120.493	5.550	38.507
Portorico	1.368	2.834	1.500	7.870
S. Domingo	1.920	1.119	2.719	1.940
Filippinen	536	1.649	456	2.375
Rio Plata	18.465	26.140	62.235	53.692
Brasilien	396	750	862	16.622
Mexico	23.344	53.983	7.700	3.750
Vereinigte Staaten	5.600	37.500	.	11
Neu-Granada	14.769	21.391	.	.
Valparaiso	.	15.440	.	37.862
Bolivia	460	644	3.162	.
Honduras	.	9.384	.	.
Trinidad	.	700	.	862
Zusammen	147.991	292.027	84.184	163.491

	Haselnüsse Kilogramm 1874	1873	Liqueure Liter 1874	1873
Cuba	24.948	28.706	11.367	8.810
Portorico	2.410	4.336	5.811	9.224
S. Domingo	1.200	725	894	880
Filippinen	10	322	3.301	1.780
Rio Plata	1.770	8.886	1.481	1.690
Mexico	2.099	19.410	1.645	3.125
Vereinigte Staaten	790	8.740	.	.
Honduras	.	2.000	.	300
Neu-Granada	8.126	13.582	.	120
Bolivia	.	552	.	.
Valparaiso	.	.	610	225
Zusammen	41.353	87.259	25.109	26.154

	Knoblauch Kilogramm 1874	1873	Seife Kilogramm 1874	1873
Cuba	452.334	514.275	1,370.856	1,516.363
Portorico	69.246	83.387	42.845	310.979
S. Domingo	9.150	13.050	430	115
Rio Plata	11.790	10.800	81.923	52.014
Brasilien	51.450	20.760	690	.

Bestimmung	Knoblauch Kilogramm 1874	Knoblauch Kilogramm 1873	Seife Kilogramm 1874	Seife Kilogramm 1873
Mexico	8.540	.	270	.
Vereinigte Staaten	12.580	.	.	.
Bolivia	368	.	.	.
Trinidad	4.000	14.500	.	1.840
Honduras	.	.	.	.
Valparaiso	.	.	.	.
Neu-Granada	.	.	270	1.725
Zusammen	619.458	656.772	1,497.284	1,883.036

Bestimmung	Südfrüchte Kilogramm 1874	Südfrüchte Kilogramm 1873	Teigwaaren Kilogramm 1874	Teigwaaren Kilogramm 1873
Cuba	189.076	304.053	622.908	384.825
Portorico	16.982	15.257	20.984	31.605
S. Domingo	942	3.120	1.000	3.140
Filippinen	32.101	48.238	1.296	28.559
Rio Plata	13.356	9.208	662	920
Brasilien	.	.	.	978
Mexico	3.357	7.810	7.566	3.275
Vereinigte Staaten	.	30	.	23
Neu-Granada	1.266	5.134	4.880	2.614
Bolivia	716	1.650	4.370	5.750
Honduras	.	3.480	.	.
Trinidad	.	.	.	2.500
Zusammen	257.796	397.980	663.666	464.189

Bestimmung	Schuhwaaren Paar 1874	Schuhwaaren Paar 1873	Papier Kilogramm 1874	Papier Kilogramm 1873
Cuba	409.211	297.915	141.305	251.636
Portorico	26.100	15.279	25.615	20.118
S. Domingo	192	190	2.230	100
Filippinen	263	129	24.478	51.074
Rio Plata	1.920	1.663	28.138	75.085
Mexico	1.157	40	1.728	1.435
Brasilien	63	408	.	.
Bolivia	924	100	.	250
Neu-Granada	.	.	1.497	1.200
Valparaiso	.	.	.	445
Zusammen	439.830	315.724	224.991	401.343

Was Barcelona von obigen Artikeln nach Marseille, Genua, Lissabon und Hamburg versendet, besteht in verhältnissmässig ganz kleinen Mengen. Dagegen erhält Marseille alljährlich von hier aus Korkwaaren, Bundschuhe, Spartoarbeiten, Stricke und andere minder werthvolle Güter, ausserdem mehrere tausend Schafe.

Bettfedern werden mittels leer zurückfahrender schwedisch-norwegischer Schiffe nach dem Norden geschickt; es ist das ein Artikel, der erst in den letzten Jahren, und zwar mit Erfolg, von einem schwedischen Handelsmanne aufgegriffen wurde. Im Jahre 1873 betrug der diesfällige Ausfuhrwerth über 20.000 Francs.

Nach österreichisch-ungarischen Häfen wurde ausser den kleinen Partien Wein, Kaffee und Farbhölzer, die ein Merkantilcapitän ein- oder das anderemal nach Sign mitnahm, nichts von hier exportirt. Es ist leider ein grosser Uebelstand, dass auf dem hiesigen Markte keine passende Rückfracht für unser Land zu finden ist.

Zwar werden von hier jedes Jahr bei 70.000—80.000 Stück Lammfelle namentlich an zwei Wiener Firmen versendet, doch geschieht dies zur See bis Marseille und von da pr. Eisenbahn weiter.

Die Einnahmen des hiesigen Zollamtes betrugen voriges Jahr 16,785.446 Pesetas an Zollgebühren und Kriegsconsumtaxen und 82.238 Pesetas an Strafgeldern, gegen 13,143.685 und resp. 58.570 Pesetas im Vorjahre, was eine Zunahme um mehr als $3^1/_2$ Mill. Pesetas ausmacht.

Das vorjährige Ernteergebniss war im Ganzen zufriedenstellend, in Wein sogar eines der besseren und nur für Oelfrüchte entschieden ungünstig.

Bereits seit mehreren Jahren ist hier der Missbrauch eingerissen, das Olivenöl mit fremden Samenölen zu mischen, um aus dem Gewichtsunterschiede Nutzen zu ziehen. Die in letzterer Zeit gestiegene Einfuhr von Lein- und Baumöl lässt merken, dass infolge der Fehlernte das angedeutete Uebel noch mehr überhand nimmt.

Der Preis für russisches Getreide schwankte hier zwischen 15 und 16 Pesetas, während kastilischer Weizen $17^1/_2$ Pesetas per Quartera von 70 Liter erzielte. Man pflegt die beiden Sorten zu mischen. Mehl war notirt wie folgt: Castilla prima 17—18, Aragon prima 16—$16^3/_4$, Catalan prima $17^1/_2$—$18^1/_2$ Pesetas pr. Quintal von 41·60 Kilogr. Oel bedang 21—$23^1/_2$ Colonaten pr. 115 Kilogr.; Weine für Brasilien 38—42, für den La Plata 25—27, für die Antillen 24—25 Pesetas pr. Pipe.

Die Wechselcourse bewegten sich für London zwischen 49—49·50, für Marseille zwischen 5·10—5·20 Francs pr. Duro.

Die Sicherheitsprämie galt durchschnittlich für Cuba $1^1/_8$, Neu-Orleans, Veracruz und Buenos-Ayres $1^1/_2$, für die Filippinen $3^1/_2$ pCt.

Telegramme können schon seit langer Zeit nur mittels Kabels von hier über Marseille nach dem Innern von Spanien befördert werden. Zwanzig Worte kosten nach Madrid und überhaupt nach inländischen Plätzen 36, nach Oesterreich-Ungarn 50, nach Marseille $20^1/_2$ Realen.

Der Portozuschuss von 2 Quartos oder $2^1/_2$ Kreuzer für das innere spanische Postgebiet ist als impuesto de guerra (Kriegssteuer) beibehalten worden.

Die Arbeiten im Hafen dauern noch immer fort. Zwar ist derselbe nach der Aussenseite geschlossen, auch schreitet die neue Quaianlage und ebenso die Vertiefung und Reinigung des inneren Beckens fort, die gänzliche Vollendung ist aber noch immer nicht abzusehen. Bis dahin sind nebst der Hafengebühr von 5 Realen noch 8 Realen als Bautaxe, zusammen also 13 Realen pr. Schiffstonne zu entrichten.

Bei der Einfuhr von Colonialwaaren und verschiedenen Verbrauchsgegenständen, wie Fleisch, Wein, Seife, Kohlen etc., ist zu dem Zoll noch ein Zuschlag als Consumgebühr zu bezahlen, und zwar unterschiedslos von fremden und spanischen Importeuren. Nebstdem hebt die städtische Gemeinde für die erwähnten Artikel noch eine Octroisteuer ein, so dass jetzt das Leben hier ungewöhnlich theuer geworden ist.

Die spanische Regierung liess im Mai 1874 in Peñon de la Gamera an der marokkanischen Küste ein neues Leuchtfeuer errichten. Es ist roth und fix, 80 Meter hoch und bei gutem Wetter 8—9 Meilen weit sichtbar. Die Seeleuchte in Villaviciosa an der Westküste wurde vom Blitze beschädigt. Es ist der Punkt „Los Tazones", wo bis zur Wiederherstellung einstweilen ein kleiner Leuchtthurm errichtet wurde.

Das Fabrikswesen hatte bei den obwaltenden Verhältnissen theilweise einen harten Stand. Fabriken feierten oft 8—10 Wochen, arbeiteten aber mitunter wieder Tag und Nacht, um das Versäumte einzuholen.

Aus der Menge der verbrauchten Baumwolle (144.000 Ballen) ersieht man den schwungvollen Betrieb der einschlägigen Industrie; viele andere, wie z. B. Tuchfabriken, Gerbereien, chemische Fabriken, Maschinenwerkstätten etc., waren in ununterbrochener Thätigkeit.

Die Begünstigung in den Zoll- und Tonnenabgaben auf den Filippinen und den Antillen macht eben die vier katalonischen Provinzen concurrenzfähig. Der Absatz ihrer Fabrikate ist ihnen gesichert und auch der Verbrauch im Innern des Landes stellt sich regelmässig, wenn auch nicht immer mit gleicher Lebhaftigkeit, ein.

Wenn es auch an statistischen Daten fehlt, mit deren Hilfe sich der Gesammtumfang des Fabriksbetriebes darstellen liesse, so weiss man doch, dass die Baumwollindustrie in den letzten 5 Jahren um 22 pCt. zugenommen und ein Fortschritt in der Anschaffung wirksamerer Maschinen platzgegriffen hat. Die Arbeiterzahl in einigen Fabriken wechselt von 150—1300 und darüber.

Am schlimmsten erging es den Wachskerzchenfabriken, seitdem sie eine empfindliche Kriegssteuer zu tragen haben. 38 kleinere derlei Fabriken in verschiedenen Theilen Spaniens mussten ihren Betrieb einstellen und konnten denselben erst dann wieder aufnehmen, als man ihnen erlaubte, die Steuer consortienweise abzutragen, wodurch die Last erleichtert scheint.

Schliesslich sei erwähnt, dass trotz der Kriegswirren beinahe gar keine Fallimente vorkamen, so dass von fremden Commissionären Niemand etwas verloren hat.

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Mytilene im Jahre 1874.

Mytilene. Die Begierde, welche sich der einheimischen Capitalisten für einen Augenblick bemächtigt hatte, ihre Capitalien in neuen industriellen und finanziellen Unternehmungen der Hauptstadt anzulegen, die 1873 sehr im Schwunge und ganz dazu angethan waren, die den Bewohnern dieser Insel ohnehin eigenthümliche Gewinnsucht noch zu steigern, brachte es natürlich mit sich, dass dem Localhandel die erforderlichen Fonds in geringerem Masse zugewendet wurden und derselbe dadurch theilweise in's Stocken gerieth.

Das Jahr 1874 hat jedoch in diese Verhältnisse einen Umschwung gebracht, indem mit dem Aufhören der Ursachen, durch welche eben jene Lähmung herbeigeführt worden war, auch die für kurze Zeit vermisste Regsamkeit in den Handelsgeschäften wieder zum Vorschein kam.

Der Gesammtwerth der letztjährigen Ausfuhren betrug ungefähr 5,695.000 fl. und umfasste folgende Gegenstände:

Olivenöl und Seife für 5 Mill. fl., das Meiste mit der Bestimmung nach Constantinopel und dem Schwarzen Meere, der Rest nach England, Marseille und Triest;

3000—4000 Ctr. Baumwolle im Werthe von 200.000 fl., zum Theil aus Klein-Asien stammend;

50.000—60.000 Ctr. Vallonea für 400.000 fl., wovon ebenfalls Kleinasien einen grossen Theil lieferte;

Ziegenfelle für 20.000 fl., zumeist Product Kleinasiens und über Triest nach Deutschland bestimmt;

Einheimische Seide und Seidenhülsen für 15.000 fl.;

Citronen, Pomeranzen, Wein, Branntwein, Käse etc. im Gesammtwerthe von 50.000 fl., nach Constantinopel und Aegypten versendet;

Lebende Lämmer für 10.000 fl. nach Constantinopel.

Zur Einfuhr gelangten: Cerealien, Reis, Zucker, Kaffee, Petroleum, Baumwolle- und Seidenstoffe, Quincaillerien, Glaswaaren, Spirituosen, Butter, Specereien, gesalzene Fische, Caviar, Pottasche, Bauholz, Eisen u. dgl. im Gesammtwerthe von 4,100.000 fl.

Der Antheil der einzelnen Gebiete, von wo diese Einfuhr stattfand, beziffert sich also: Oesterreich-Ungarn und Deutschland 700.000 fl., England 300.000 fl., Frankreich 100.000 fl., türkische Häfen, Seeplätze im Schwarzen Meer, Syra und Aegypten 3 Mill. fl.

Bei einem Vergleich der letztjährigen Handelsgeschäfte mit denjenigen des Jahrs 1873 stellt sich für die ersteren eine Zunahme um 20 pCt. heraus.

Mytilene ist, vermöge seiner geographischen Lage, in Bezug auf den Handelsverkehr mehr begünstigt als die übrigen Inseln des Archipel; sein Hafen dient gegenwärtig 5 verschiedenen Dampfschifffahrts-Gesellschaften als Anlaufspunkt.

Die Fahrzeuge des österreichisch-ungarischen Lloyd, der russischen Seeschifffahrts-Gesellschaft, der ägyptischen Gesellschaft „Khedive", der türkischen „Azizie", endlich einer erst vor kurzem in Smyrna neu gebildeten französischen Gesellschaft berühren Mytilene regelmässig jede Woche, um den Güter- und Personenverkehr der Inseln des Archipel, sowie verschiedener Punkte der asiatischen Seeküste zu vermitteln.

Allen diesen Dampfern bietet der Handel des diesseitigen Gebietes mehr oder weniger Beschäftigung, aber keine der genannten Gesellschaften geniesst so sehr wie der österreichisch-ungarische Lloyd das Vertrauen des Publicum's, welches die tadellose Regelmässigkeit des Dienstes, sowie die erprobte Tüchtigkeit der Capitäne dieser vaterländischen Anstalt gar wohl zu würdigen weiss.

Bei der bestehenden grossen Concurrenz der Dampfschifffahrt erscheint es leicht begreiflich, dass der Antheil der Segelschiffe am Waarentransport fast auf Null herabgesunken ist, wenn man die Küstenschifffahrt und einige wenige fremde Segelfahrzeuge, welche ein paar Ladungen Oel nach Triest, Marseille oder Liverpool schaffen, hievon ausnimmt. Die Segelschifffahrt nach Constantinopel und dem Schwarzen Meer wird beinahe ausschliesslich von der griechischen Handelsmarine betrieben.

In der folgenden Tabelle sind die letztjährigen Schifffahrtsergebnisse soviel als möglich im Einzelnen dargestellt:

Dampfer	Anzahl	Werth der Einfuhr fl.	Werth der Ausfuhr fl.
Oesterreichisch-ungarische	101	1,690.430	1,437.500
Aegyptische	106	430.000	720.000
Russische	24	110.000	80.000
Türkische	30	60.000	50.000
Französische	18	5.000	6.000
Zusammen . .	279	2,295.430	2,293.500
Segelschiffe			
Griechische	7	270.000	190.000
Englische	2	40.000	52.000
Türkische	11	120.000	180.000
Zusammen . .	20	430.000	422.000
Gesammtverkehr . .	299	2,725.430	2,715.500

Unter den griechischen Segelschiffen befanden sich 3, welche Colonialwaaren, Bauholz u. dgl. für 150.000 fl. aus Triest importirten, und Oel für 100.000 fl. ebendahin verfrachteten.

Die Küstenschifffahrt bewegte sich im Jahre 1874 mit Lebhaftigkeit; man schätzt die Anzahl der kleinen griechischen und türkischen Fahrzeuge, welche gingen und kamen, auf mehr als 2000, und den Werth der mittels derselben verschifften Handelsgüter auf ungefähr 2 Mill. Gulden.

Handelsverhältnisse von Plojest im Jahre 1874.

Plojest. Im Jahre 1874 war die Ausfuhr von Getreide nach Oesterreich-Ungarn und insbesondere nach Siebenbürgen gegen früher sehr gering und zwar einerseits deshalb, weil die hierländigen Preise für Kornfrüchte fortwährend bedeutend höher als dort standen, anderseits auch wegen fehlender Vorräthe in allen Fruchtgattungen. Aus diesem Grunde fand auch das aus Ungarn und Siebenbürgen in ziemlich bedeutender Menge hieher zugeführte Mehl zu guten Preisen Absatz.

Auch der Viehexport nach Oesterreich-Ungarn blieb sowohl aus diesem, als auch aus den andern Districten sehr klein, denn die hierländige Hornviehzucht wurde durch stets wiederkehrende Seuchen empfindlich geschwächt und ist im Allgemeinen eine verkommene zu nennen.

Dagegen gestaltete sich im letztverflossenen Jahre der Handel mit Borstenvieh von hieraus nach der österreichisch-ungarischen Monarchie ziemlich namhaft.

Die Einfuhr von Pferden aus Ungarn und Siebenbürgen nach Romanien nimmt von Jahr zu Jahr einen bedeutenderen Aufschwung und wird bei hohen Ankaufspreisen ununterbrochen fortgesetzt.

Alle andern Handelsartikel, als: Tuch, Eisen, Leder, Maschinen, Möbeln, Glas-, Galanterie- und Schnittwaaren, Droguen und Kurzwaaren, welche hier, sowie in den andern Städten und Marktorten der diesseitigen Districte consumirt werden, stammen aus Oesterreich-Ungarn.

Die Einfuhr von Bau- und Binderholz in allen Dimensionen, dann von harten und weichen Pfosten und Brettern aus Ungarn und Siebenbürgen bildet einen bedeutenden Verkehrszweig und erfreut sich dieses Material eines grossen und ununterbrochenen Absatzes auf allen hiesigen Märkten.

Die Production von Erdöl in den Districten Plojest und Buzeu steigert sich von Jahr zu Jahr. Dasselbe wird theilweise in den um Plojest befindlichen Fabriken gereinigt und sowohl in diesem als auch in rohem Zustande entweder auf der Donau oder über Siebenbürgen pr. Achse nach Oesterreich-Ungarn ausgeführt.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliesssung vom 8. Juli d. J. dem bei dem k. und k. Generalconsulate in Belgrad in Verwendung stehenden k. und k. Viceconsul Adalbert Anger das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem Bestallungsdiplome des zum kön. italienischen Consul in Wien mit der Amtswirksamkeit über Niederösterreich ernannten Cavaliere Francesco Lambertenghi das Allerhöchste Exequatur zu ertheilen geruht.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem mit der Gerenz des k. und k. Consulates in Küstendje betrauten Lloyd-Agenten Anton Licen den Titel eines Viceconsuls allergnädigst zu verleihen geruht.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann Albert Pick in Chicago zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

— Der k. und k. Generalconsul Friedrich Edler v. Pilat in Venedig hat einen dreimonatlichen Urlaub erhalten und die interimistische Leitung der Dienstgeschäfte dem k. und k. Consul Benedict Row übergeben.

— Der k. und k. Generalconsul Gerhard Ritter v. Chiari in Salonich hat sich auf Urlaub begeben und wird während der Dauer seiner Abwesenheit durch den k. und k. Viceconsul Karl Gsiller vertreten.

— Der k. und k. Consul Rudolf Filek v. Wittinghausen in Adrianopel hat einen dreimonatlichen Urlaub erhalten und wird während dieser Zeit durch den k. und k. Viceconsul J. Waldhardt im Amte vertreten.

— Der k. und k. Consul Eugen v. Csörgeö in Corfu hat sich für zwei Monate auf Urlaub begeben und es wurde für die Zeit seiner Abwesenheit dem k. und k. Viceconsul M. Nenkovich die Leitung des dortigen Amtes anvertraut.

— Der k. und k. Viceconsul und interimistische Leiter des k. und k. Generalconsulates in Trapezunt Victor Freiherr v. Schweiger-Dürnstein hat sich auf Urlaub begeben und wird für die Dauer seiner Abwesenheit durch den Lloydagenten Radeglia in den Dienstesgeschäften vertreten.

Handel und Schifffahrt von Bremen im Jahre 1874.

Bremen. Bei einem Rückblick auf das Jahr 1874 drängt sich zunächst die Thatsache auf, dass während desselben die Nachwirkungen der Handelskrisis des Vorjahres sich noch immer in fühlbarer Weise geltend machten und einer ungehemmten Entwicklung der Geschäfte hindernd in den Weg traten.

Das Vertrauen stellte sich nur langsam wieder ein, und die unausbleibliche Folge davon war, dass der Kaufmann den Umfang seiner Operationen einschränkte. Wenn dessenungeachtet die Gesammt-Ein- und Ausfuhr Bremens im letztverflossenen Jahre dem Gewichte nach eine Zunahme gegen 1873 zeigt, so ist der Grund wohl darin zu suchen, dass in den Sommer- und Herbstmonaten des letzterwähnten Jahres, wo die ausgebrochene Krisis, noch frisch im Gedächtniss, lähmend den ganzen Verkehr beeinflusste, Einfuhr und Ausfuhr sich in sehr engen Grenzen bewegten.

Das Jahr 1874 fand daher im Innern vielfach sehr kleine Vorräthe von Rohstoffen vor, während Fabrikate angehäuft lagerten, ohne Abnehmer zu finden. Um die Fabrikation in Gang zu erhalten, trat die Nothwendigkeit ein, erstere zu ergänzen und letztere zu Gelde zu machen, wodurch Strömung und Gegenströmung heftiger wurden.

Wie die Ein- und Ausfuhr des vorigen Jahres im Vergleich zu 1873 sich gestaltete, ist aus folgenden Hauptzahlen zu entnehmen:

	Einfuhr seewärts		Ausfuhr seewärts	
	Bruttocentner	Mark	Bruttocentner	Mark
1874 . . .	17,986.239	342,487.546	6,412.713	162,304.378
1873 . . .	17,814.871	367,314.410	6,047.886	183,862.584
Also 1874	+ 171.368	— 24,826.864	+ 364.827	— 21,558.206
	Einfuhr land- und flusswärts		Ausfuhr land- und flusswärts	
1874 . . .	12,789.221	156,400.420	9,804.788	288,787.425
1873 . . .	12,422.897	163,349.314	9,913.757	317,851.215
Also 1874	+ 366.324	— 6,948.894	— 108.969	— 29,063.790
	Gesammteinfuhr		Gesammtausfuhr	
1874 . . .	30,775.460	498,887.966	16,217.501	451,091.803
1873 . . .	30,237.768	530,663.724	15,961.643	501,713.799
Also 1874	+ 537.692	— 31,775.758	+ 255.858	— 50,621.996

Während demnach das Gewicht eine Zunahme nachweist, hat sich der Werth bei der Einfuhr um ca. 6 pCt., bei der Ausfuhr um ca. 10 pCt., beim Gesammtverkehr um ca. 8 pCt. vermindert. Es ist dies augenscheinlich eine Folge des Preisrückganges, welcher sich nach der Ueberstürzung der Vorjahre in den meisten Hauptartikeln Bahn brach. Glücklicherweise trat diese Abnahme des Werthes bei vielen Artikeln nur allmälig ein, und wenngleich das Gesammtresultat des Jahres bei dem Weichen der

Preise im Allgemeinen nicht ein günstiges gewesen sein dürfte, so sind dem bremischen Handelsstande doch Fallimente von grösserer Bedeutung erspart geblieben.

Der Werth der Ein- und Ausfuhr in beiden Vergleichsjahren vertheilte sich mit Rücksicht auf Provenienz und Bestimmung in nachstehender Weise:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1873	1874	1873	1874
	Mark	Mark	Mark	Mark
Preussen	85,853.928	81,767.319	147,571.104	143,810.329
Oldenburg	4,822.649	4,855.588	14,692.869	11,161.473
Sachsen	25,770.746	23,739.327	53,142.508	34,753.825
Sächsische Herzogthümer, Reuss und Schwarzburg	6,432.428	4,838.612	4,429.294	3,625.936
Baiern	10,376.854	9,682.930	15,064.944	14,697.650
Uebriges Zollgebiet	13,965.100	12,261.598	23,771.158	23,118.209
Hamburg	13,947.165	15,638.323	16,083.518	14,451.763
Oesterreich-Ungarn	8,820.431	8,424.444	43,108.047	37,005.557
Schweiz	4,333.179	2,794.564	12,887.584	10,707.441
Europäisches Russland . . .	9,722.216	10,721.010	17,753.131	20,494.490
Grossbritannien	84,773.334	77,744.949	21,259.888	21,207.431
Frankreich	4,607.202	4,764.623	1,050.125	324.696
Uebriges Europa	16,149.146	15,058.234	22,813.573	20,752.056
New-York	64,697.930	54,066.213	82,404.627	74,141.293
Uebrige Unionshäfen	89,261.169	91,563.160	7,960.702	6,059.907
Uebriges Nordamerika . . .	.	.	299.617	531.008
Mexico und Centralamerika .	4,776.119	4,641.144	1,658.230	1,467.622
Südamerika	30,496.696	30,923.285	4,202.544	2,066.101
Westindien	17,338.577	11,904.268	3,130.034	2,341.657
Afrika und Inseln	3,872.478	4,812.723	488.079	620.133
Ostindien	27,585.755	24,323.477	180.601	363.073
Uebriges Asien	837.569	1,994.970	394.894	487.330
Australien u. Sandwichs-Inseln	2,223.053	2,367.205	760.976	950.422
Ausrüstung der Handelsflotte	.	.	6,605.752	5,952.401
Oder:				
Deutsches Zollgebiet	147,221.705	137,145.374	258,671.877	231,167.422
Uebriges Europa	142,352.673	135,146.147	134,955.866	124,943.434
Transatlantische Länder .	241,089.346	226,596.445	108,086.056	94,980.947

Zieht man die einzelnen Waarengruppen in Betracht, welche den Gegenstand des diesseitigen Verkehrs bildeten, so stellt sich der Vergleich folgendermassen:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1873	1874	1873	1874
	Mark	Mark	Mark	Mark
Verzehrungsgegenstände . .	175,725.881	170,481.206	176,542.243	157,965.774
Rohstoffe	186,445.867	181,957.174	176,157.051	165,688.972
Halbfabrikate	40,264.095	34,120.605	37,438.119	31,486.167
Manufacturwaaren	69,370.952	62,880.771	61,090.108	54,513.490
Andere Industrie-Erzeugnisse	58,027.214	48,916.365	50,348.198	41,367.117
	529,834.009	498,356.121	501,575.719	451,021.520
Edle Metalle	829.715	531.845	138.080	70.283

Digitized by Google

Von den folgenden Hauptartikeln betrug die

		Einfuhr		Ausfuhr	
		1873	1874	1873	1874
Kaffee	Ctr. netto	182.640	136.504	156.690	101.514
Gerste	"	116.842	118.680	39.812	63.470
Hafer	"	128.288	155.711	22.978	44.724
Roggen	"	1,262.227	1,351.277	791.218	1,177.195
Weizen	"	32.630	145.811	26.831	123.040
Reis	"	1,772.431	1,821.713	1,409.451	1,363.051
Schmalz	"	156.080	135.152	183.041	147.481
Speck	"	286.898	98.615	259.954	117.710
Tabak, ostindischer	"	20.507	43.511	29.552	12.262
" westindischer	"	104.694	129.028	84.056	87.492
" südamerikanischer	"	316.673	334.165	306.286	267.333
Fässertabak, nordamerikanischer	"	503.887	387.338	402.083	391.733
Kistentabak, nordamerikanischer	"	57.606	161.846	135.434	94.023
Kistentabak, europäischer	"	17.060	17.050	27.843	6.933
Tabakstengel	"	100.949	216.092	111.955	113.451
Cigarren, Havana	Mille	32.546	.	29.176	12.402
Cigarren, hiesige	"	.	.	63.106	47.205
Wein (ohne Champagner)	Liter	8,215.590	7,470.159	6,631.073	6,037.613
Zucker, roher	Ctr. netto	78.480	119.188	20.193	56.963
" raffinirter	"	37.136	36.891	42.081	41.520
Baumwolle	"	870.261	1,015.615	949.448	984.449
Pottasche etc.	"	4.582	1.974	1.887	2.126
Farbhölzer	"	43.372	34.009	42.025	73.333
Harz	"	135.551	109.241	73.721	51.913
Petroleum	"	2,055.220	2,413.139	1,785.480	1,999.153
Schafwolle	"	86.981	131.541	109.290	122.239
Thran	Tonnen	4.241	3.932	4.022	2.960
Wallfischbarden	Ctr. netto	327	945	771	415

Bei dem letztjährigen Verkehr Bremens mit der österreichisch-ungarischen Monarchie hat weder Ein- noch Ausfuhr die Belange von 1873 erreicht. Es betrug nämlich die:

	1873	1874
Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn	8,773.944 Mark	8,319.447 Mark
Ausfuhr nach "	43,050.308 "	36,921.441 "

Bei der Einfuhr haben sich hauptsächlich die Bezüge von Schafwolle und Tuchen verringert, und konnte dieser Ausfall durch den erhöhten Import von Weizenmehl und Pflaumen nicht ausgeglichen werden. Die noch bedeutendere Differenz in der Ausfuhr ist namentlich durch die kleineren Quantitäten Tabak und Cigarren, Baumwolle und englische Manufacturwaaren, welche von hier nach der österreichisch-ungarischen Monarchie gelangten, hervorgerufen worden.

Die Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn auf dem Seewege über England (ein directer Import hat seit 1871 nicht mehr stattgefunden) erreichte einen Gesammtwerth von

Digitized by Google

104.997 Mark, gegen 46.487 Mark im Vorjahre. Es kamen nebst Anderem: Zwetschken für 11.165 Mark, roher Tabak für 19.664 Mk., Gummi Arabicum für 72.977 Mk.

Landwärts (pr. Eisenbahn) wurden aus Oesterreich-Ungarn im Ganzen Waaren für 8,319.447 (gegen 8,773.944) Mark importirt, darunter: Bier für 21.880 Mk., getrocknete Prünellen für 16.631 Mk., Zwetschken für 1,041.866 Mk., Gerste für 32.618 Mk., Hafer für 15.965 Mk., Malz für 156.917 Mk., Linsen für 136.825 Mk., Bohnen für 15.772 Mk., Hopfen für 17.337 Mk., Butter für 37.125 Mk., Weizenmehl für 795.311 Mk., getrocknetes Obst für 23.864 Mk., Ungarweine für 39.645 Mark, Steinkohlen für 11.242 Mk., Gummi Arabicum etc. für 10.612 Mk., Bettfedern und Dunen für 711.842 Mk., Ziegenfelle für 11.770 Mk., rohes Pelzwerk für 47.320 Mark, Glycerin für 41.310 Mk., Menschenhaare für 18.040 Mk., Eichenholz für 23.581 Mark, Dielen für 14.673 Mk., feine Schwämme für 22.472 Mk., Schafwolle für 1,547.883 Mark, Schuddywolle für 58.470 Mk., gegerbtes Leder für 66.412 Mk., Seidenbänder für 36.573 Mk., Baumwollwaaren für 15.034 Mk., ganz- und halbseidene Waaren für 29.419 Mk., Tuche für 475.635 Mk., wollene und halbwollene Stoffe für 261.462 Mk., Manufacturwaaren für 169.581 Mk., Bücher und Drucksachen für 18.410 Mk., Eisen- und Stahlwaaren für 19.160 Mk., Galanterie- und Kurzwaaren für 435.520 Mk., Möbel für 13.540 Mk., Spiegelglas für 25.024 Mk., andere Glaswaaren für 680.569 Mk., Spielwaaren für 93.231 Mk., feine Holzwaaren für 24.089 Mk., Fässer für 357.675 Mark, ordinäre Holzwaaren überhaupt für 17.352 Mk., Musikinstrumente für 50.729 Mark, Handschuhe für 105.477 Mk., andere Lederwaaren für 131.359 Mk., Maschinerien und Maschinentheile für 27.971 Mk., Metallwaaren für 22.639 Mk., Papier für 60.059 Mk., Porzellanwaaren für 49.895 Mk., feines Steingut für 78.848 Mark.

Nach Waarengruppen zusammengestellt, vertheilt sich diese Einfuhr also:

	1874 Mark	1873 Mark
Verzehrungsgegenstände	2,402.725	1,374.230
Rohstoffe	2.610.864	3,582.458
Halbfabrikate	71.416	96.764
Manufacturwaaren	993.305	1,419.328
Andere Industrieerzeugnisse	2,241.137	2,301.164

Mit Ausnahme der Verzehrungsgegenstände zeigen die übrigen Gruppen niedrigere Ziffern. Die Zunahme bei den Verzehrungsgegenständen rührt von der gesteigerten Einfuhr von Weizenmehl und Zwetschken her; von ersterem kamen in 1873: 103.900 Kilogr. für 87.992 Mk., dagegen in 1874: 1,849.518 Kilogr. für 795.311 Mk.; von letzteren beziehungsweise 1,340.185 Kilogr. für 758.179 Mk. und 1,561.742 Kilogr. netto für 1,041.866 Mk.

Bezüglich der Rohstoffe hat namentlich der geringere Import von Bettfedern und Schafwolle, bei den Manufacturwaaren die schwächere Zufuhr von Tuch den Ausfall hervorgerufen.

Die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn, u. z. seewärts über Harburg etc., bezifferte sich dem Werthe nach mit 84.116 Mk., gegen 57.739 Mk. im Vorjahre. Von den betreffenden Exportgegenständen sind erwähnenswerth: Reis für 18.571 Mk., Arac für 872 Mk., Droguerien für 1470 Mk., Elfenbeinnüsse für 40.260 Mk., Quercitron für 2734 Mk., Farbwaaren für 7950 Mk., Harz für 8930 Mk., Petroleum für 1728 Mk., Stärkemehl für 896 Mk.

Der Werth des mittels Eisenbahn bewerkstelligten Exportes nach Oesterreich-Ungarn betrug im Ganzen 36,921.441 Mark, gegen 43,050.308 Mk. im Jahre vorher. Die vorzüglichsten Gegenstände dieses Verkehrs waren:

Digitized by Google

Stärkemehl für 343.843 Mk., Kaffee für 288.273 Mk., gesalzene Häringe für 12.476 Mk., Rosinen für 20.545 Mk., Cassia lignea für 76.022 Mk., Ingwer für 21.800 Mark, Muscatblüte für 10.957 Mk., Gewürznelken für 32.705 Mk., Pfeffer für 272.272 Mark, Piment für 54.540 Mk., Speck für 281.044 Mk., Schmalz für 1,455.190 Mk., Reis für 6,456.915 Mk., Sirup für 33.385 Mk., Arac für 19.161 Mk., Cognac für 18.002 Mk., Rum für 845.108 Mk., Tabak u. z.: Akyab für 24.500 Mk., Havana für 636.248 Mk., Cuba für 296.660 Mk., Domingo für 168.600 Mk., Portorico für 169.630 Mk., Brasil für 492.674 Mk., Kentucky für 47.977 Mk., Maryland für 467.238 Mark, Ohio für 48.447 Mk., Virginier für 587.112 Mk., türkischer etc. für 18.821 Mark, Havanacigarren für 92.754 Mk., hiesige für 69.372 Mk., amerikanische Stengel für 309.921 Mk.; Thee für 171.961 Mk., französische Weine für 41.885 Mk., spanische u. a. für 57.070 Mk., Gummi für 15.481 Mk., Schellak für 236.816 Mk., Borax für 14.158 Mk., Elfenbeinnüsse für 20.469 Mk., Quercitron für 19.292 Mk., Cochenille für 58.759 Mk., Indigo für 443.560 Mk., rohes Pelzwerk für 58.115 Mk., gesalzene Häute für 11.165 Mk., getrocknete für 24.618 Mk., Harz für 17.040 Mk., Baumöl für 10.349 Mk., Cocosnussöl für 65.982 Mk., Petroleum für 6,126.998 Mk., Terpentinöl für 22.817 Mk., ätherische Oele für 55.347 Mk., Stuhlrohr für 15.186 Mk., Baumwolle für 11,554.714 Mk., Schafwolle für 962.906 Mk., Schuddywolle für 12.450 Mk., Talg für 14.921 Mk., englische Baumwollgarne und Twiste für 1,461.532 Mk., englische Leinengarne für 271.680 Mk., englische Wollengarne für 333.616 Mk., englischer Zwirn für 59.190 Mk., gegerbtes Leder für 22.459 Mk., englische Wollen- und Halbwollenstoffe für 29.341 Mk., englische Manufacturwaaren überhaupt für 273.016 Mk., englische Eisenwaaren für 10.133 Mk., amerikanische Galanterie- und Kurzwaaren für 15.385 Mk., hiesige Cigarrenkisten und Bretter für 58.645 Mk., Schuhpflöcke für 117.308 Mark, amerikanische Musikinstrumente für 12.606 Mk., amerikanische Handschuhe für 12.089 Mk., zollvereinsländische Lederwaaren für 11.667 Mk., amerikanische Maschinen und Maschinentheile für 157.427 Mk., englische für 108.110 Mk., Matten für 13.935 Mk., hiesige Metallwaaren für 13.200 Mk.

Auf die einzelnen Waarengattungen vertheilt, stellt sich der Werth der Ausfuhr zu Land wie folgt:

	1874 Mark	1873 Mark
Verzehrungsgegenstände	13,984.836	14,671.598
Rohstoffe	19,870.859	22,172.550
Halbfabrikate	2,149.526	3,042.138
Manufacturwaaren	327.028	1,003.530
Andere Industrieerzeugnisse	589.192	2,160.492

Wie bei der Einfuhr, so sind auch bei der Ausfuhr die Belange des letztverflossenen Jahres im Vergleiche zu 1873 niedriger, und vertheilt sich die diesfällige Differenz auf eine Reihe von Artikeln.

Bei den Verzehrungsgegenständen trifft sie vorzugsweise Tabak und Cigarren; namentlich von Havanacigarren bezog Oesterreich bedeutend weniger, nämlich nur etwa $^1/_{10}$ der in 1873 vorgekommenen Menge. Was die Rohstoffe anbelangt, so wurde von Baumwolle im Jahre 1873 für 13,982.754 Mk., in 1874 aber nur für 11,554.714 Mark nach Oesterreich-Ungarn ausgeführt. Bezüglich der Halbfabrikate ist der Ausfall bei englischen Wollengarnen am grössten.

Auch bei den Manufacten (Webe- und Wirkwaaren) zeigt sich eine Abnahme, und zwar zunächst in englischen Erzeugnissen; dann bei Galanterie- und Kurzwaaren, Maschinentheilen, Messingwaaren u. dgl.

Digitized by Google

Ein Vergleich der Ein- und Ausfuhrbelange von 1874 mit denjenigen der nächstfrüheren Jahre ergiebt folgendes Resultat:

Einfuhr

Jahr	Seewärts Mark	Landwärts Mark	Im Ganzen Mark
1869	64.970	6,324.618	6,389.588
1871	136.524	9,219.751	9,356.275
1872	45.952	11,092.366	11,138.318
1873	46.487	8,773.944	8,820.431
1874	104.997	8,319.447	8,424.444

Ausfuhr

Jahr	Seewärts Mark	Landwärts Mark	Im Ganzen Mark
1869	62.207	19,615.474	19,677.681
1871	25.180	25,909.498	25,934.678
1872	41.578	33,555.938	33,597.516
1873	57.739	43,050.308	43,108.047
1874	84.116	36,921.441	37,005.557

Diese Ziffern liefern den thatsächlichen Beweis dafür, dass der Waarenverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Bremen eine ansehnliche Steigerung erfahren hat.

Die allgemeinen Ergebnisse der Seeschifffahrt sind aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Ankünfte

Jahr	Beladene Schiffe		Leere Schiffe		Im Ganzen	
	Zahl	Lasten	Zahl	Lasten	Zahl	Lasten
1869	2756	410.643	276	25.780	3032	436.423
1871	3098	560.300	139	17.042	3237	577.342
1872	3543	546.547	95	21.217	3638	567.764
1873	3372	642.149	93	10.523	3465	652.672
1874	3265	642.142	142	17.850	3407	659.992

Abfahrten

Jahr	Beladene Schiffe		Leere Schiffe		Im Ganzen	
	Zahl	Lasten	Zahl	Lasten	Zahl	Lasten
1869	1889	301.582	1287	145.371	3176	446.953
1871	1910	358.470	1331	200.558	3241	559.028
1872	2070	402.367	1498	141.570	3568	543.937
1873	1929	415.114	1395	187.771	3324	602.885
1874	1851	406.175	1392	195.835	3243	602.010

Nach obigen Zahlen steht die Schiffsbewegung des Jahres 1874 noch um etwas höher als diejenige von 1873, welche als eine der stärksten gilt, die in den bremischen Häfen bis dahin vorgekommen.

Die in obiger Gesammtzahl des Jahres 1874 inbegriffenen Dampfer vertheilen sich ihrer Flagge nach wie folgt:

Flagge	Einlauf		Auslauf	
	Schiffe	Registertonnen	Schiffe	Registertonnen
Bremische	359	413.473	354	400.375
Andere Deutsche	46	11.381	48	11.116
Grossbritannische	135	63.095	109	48.302

Digitized by Google

Flagge	Einlauf Schiffe	Einlauf Registertonnen	Auslauf Schiffe	Auslauf Registertonnen
Schwedisch-norwegische	12	5.869	9	4.321
Holländische und belgische	37	7.068	37	6.776
Andere europäische	14	7.140	10	6.573
Zusammen . .	603	508.026	567	477.463

Im Jahre 1874 hat von hieraus ein directer Verkehr mit österreichisch-ungarischen Seehäfen nicht stattgefunden.

Unter nationaler Flagge sind 5 Schiffe von 2210 Tonnen beladen und 1 von 217 Tonnen in Ballast eingelaufen. Von den ersteren kam 1 von 322 Tonnen aus Frankreich, 1 von 336 T. aus Romanien, 1 von 938 T. aus Baltimore, 1 von 252 T. aus Brasilien, 1 von 362 T. aus der asiatischen Türkei. 2 österreichisch-ungarische Schiffe von 469 Tonnen gingen in Ballast nach England ab; die übrigen Fahrzeuge dieser Flagge waren zu Ende 1874 theils noch nicht wieder ausgesegelt, theils für nicht bremische Rechnung von hier abgegangen.

Im Jahre 1874 wurden in 152 Schiffen 30.633 Auswanderer über Bremen befördert. Davon gingen in 92 Schiffen 21.372 Personen nach New-York, in 42 Schiffen 8089 Personen nach Baltimore, in 9 Schiffen 1011 Personen nach New-Orleans, in 2 Schiffen 50 Personen nach Galveston, in 1 Schiffe 74 Personen nach anderen Plätzen der Vereinigten Staaten.

Unter den Ausgewanderten befanden sich 226 Ungarn, 5439 Böhmen, 1517 andere Angehörige des österreichischen Kaiserstaates, gegen 198 Ungarn, 5798 Böhmen und 1835 andere Oesterreicher im Jahre 1873.

Von den neuen Eisenbahnlinien, welche das Jahr 1874 für den bremischen Handel ins Leben gerufen hat, ist die am 1. Juni eröffnete Strecke Bremen-Hamburg als besonders wichtig hervorzuheben. Nunmehr ist die ganze Linie Hamburg-Venloo dem Betriebe übergeben. Es ist zu hoffen, dass durch billige Tarife nach Westphalen und dem Rheinlande der Handelsstand von Bremen und Hamburg Gelegenheit findet, in den genannten Districten der Concurrenz Hollands mit Erfolg zu begegnen. Für den Transport von Kohlen auf dieser Bahn aus Westphalen nach Bremen und Hamburg ist bereits ein niedriger Tarif eingeführt.

Der Bau des seit längerer Zeit projectirten Centralbahnhofes ist seiner Verwirklichung noch nicht näher gerückt, da man sich diesfalls mit der Direction der Köln-Mindener Bahn immer noch nicht hat einigen können.

An dem neuen „Kaiserhafen“ in Bremerhaven wird mit allen Kräften gearbeitet.

Der Dampfschiffverkehr Bremens mit den Vereinigten Staaten von Amerika wurde auch im letztverflossenen Jahre durch den Norddeutschen Lloyd mit Energie vermittelt; leider war aber das Jahresergebniss dieser Linie ein sehr ungünstiges, indem eine beträchtliche Passivbilanz sich herausstellt.

Verschiedene Gründe trugen hiezu bei, als: die Unproductivität der (seitdem eingestellten) westindischen Linie; die Abnahme der Auswanderung nach Amerika; die durch Concurrenzlinien erzwungene Herabsetzung der Passagepreise auf ein Minimum; zu theueren Preisen contrahirte Schiffe, welche bei dem schwächeren Verkehr nicht alle beschäftigt werden konnten; hohe Kohlenpreise u. dgl.

Es wird einer längeren Zeit bedürfen, bis diese Gesellschaft ihre frühere Blüte wieder erlangt; doch berechtigt das Zusammenwirken der Bremer und Hamburger Gesellschaften zu der Hoffnung, dass eine Besserung nicht mehr lange auf sich wird warten lassen.

Digitized by Google

Die Gesammtzahl der im vorigen Jahre mit den Schiffen des Norddeutschen Lloyd beförderten Passagiere betrug 47.237, gegen 69.965 in 1873. Es gingen davon:

	1874		1873	
	In Reisen	Personen	In Reisen	Personen
Nach New-York	83	22.850	86	41.114
Von „	83	12.455	86	13.114
Nach Baltimore	37	8.216	26	9.800
Von „	37	1.658	26	1.314
Nach New-Orleans	9	1.301	11	3.633
Nach und von Westindien	7	757	11	990

Die Güterbeförderung betrug:

	1874		1873	
Nach:	In Reisen	Tonnen	In Reisen	Tonnen
New-York	83	70.218	86	64.741
Baltimore	37	13.386	26	12.600
New-Orleans	9	2.055	11	?

Nach London wurden in 101 Reise 505 Stück Rinder und 63.876 Stück Schafe (im Vorjahre in 92 Reisen 2462 Stück Rinder und 94.546 Stück Schafe); nach Hull in 92 Reisen 1515 Stück Rinder und 1637 Stück Schafe (im Vorjahre in 96 Reisen 1322 Stück Rinder und 2178 Stück Schafe) befördert.

Die durchschnittliche Dauer einer Reise betrug: nach New-York 11 Tage 16 Stunden; von New-York 10 Tage 10 Stunden; nach Baltimore 13 Tage 23 Stunden; von Baltimore 12 Tage 6 Stunden.

Der Norddeutsche Lloyd besass am 31. December 1874 94 Fahrzeuge von 95.501 Registertonne, u. z.: 28 transatlantische Dampfer von 79.414 T., 10 Dampfer von 6616 T. für die europäische Fahrt, 14 Fluss- und Schleppdampfer von 1969 T., 42 Leichterfahrzeuge von 7502 Tonnen.

Die Verhandlungen über die Revision der bremischen Seeversicherungsbedingungen vom Jahre 1854, die von Vertretern der Handelskammer und den Versicherungsgesellschaften geführt wurden, blieben leider ohne Erfolg und wurden abgebrochen.

Die Summe der im verflossenen Jahre abgeschlossenen Versicherungen betrug 365,914.600 Mk., gegen 397,048.500 Mk. in 1873, und 388,401.000 Mk. in 1872.

Der Umsatz der Bremer Bank erreichte nicht ganz den des Vorjahres. Derselbe weist für beide Perioden folgende Belange auf:

	1873	1874
	Mark	Mark
Discontirte Wechsel auf Bremen	145,423.395	137,737.308
„ „ „ fremde Plätze	59,124.000	50,205.255
Gegen Unterpfand waren durchschnittlich ausgeliehen	10,257.000	9,166.000
In Effecten waren am 31. December angelegt	1,372.815	966.272
Auf Contobücher waren am Schlusse des Jahres deponirt	28,187.012	23,489.993

Der Notenumlauf betrug:

im Maximum	16,914.000 (am 23. April)	17,152.000 (am 14. Oct.)

Digitized by Google

	1873 Mark	1874 Mark
im Minimum	14,258.000 (am 9. August)	14,728.000 (am 14. Febr.)
durchschnittlich	15,581.000	15,952.000
Der Cassenbestand betrug:		
im Maximum	11,530.000 (am 13. Decbr.)	10,131.000 (am 9. Decbr.)
im Minimum	6,799.000 (am 30. August)	6,571.000 (am 11. Juli)
durchschnittlich	8,976.000	8,147.000

Die zur Verheilung gelangte Dividende betrug im vorigen Jahre 52 Mark (6¼ pCt.) pr. Actie, dagegen in 1873 64 Mark oder 7¾ pCt.

Von den Reichsgesetzen des vorigen Jahres sind, als den allgemeinen Verkehr berührend. hervorzuheben: das Gesetz über die Strandungsordnung; das Gesetz über die Errichtung einer deutschen Seewarte; ferner das Bankgesetz, wonach vom 1. Juli 1875 an die kleinen Banknoten (unter 100 Mark) eingezogen werden, indem die neuen deutschen Goldmünzen an ihre Stelle treten.

Von bremischen Gesetzen ist nur dasjenige über die Vermögens- und Einkommensteuer von speciellem Interesse. Als Basis dieses Gesetzes gilt die durch eigens hiefür erwählte Bürger beaufsichtigte Selbsteinschätzung, oder falls solche nicht rechtzeitig erfolgt, die Einschätzung durch die Schätzungsbürger, während früher die Entrichtung auf den Bürgereid ohne jegliche Controle stattfand. Der Einkommensteuer ist eine progressive Scala zu Grunde gelegt.

Die internationale landwirthschaftliche Ausstellung, welche hier Mitte Juni 1874 stattfand, wurde sehr zahlreich besucht und hat gewiss den Fachmännern nützliche Anregungen hinterlassen, welche segensreiche Früchte tragen werden.

Handelsverhältnisse von Cette im Jahre 1874.

Cette. Trotz der ungünstigen Witterungsverhältnisse und der Verheerungen durch die Phylloxera, welchen ganze Landstriche zum Opfer fielen, hat die 1874er Weinlese im südlichen Frankreich ein sehr reiches Erträgniss geliefert, aber nur ein geringer Theil der gewonnenen Weine kann gut und trinkbar genannt werden, während das Uebrige mangelhaft oder in so schlechter Beschaffenheit eingebracht wurde, dass es nur zur Destillation verwendet werden kann.

Gerade diejenigen Gewächse, welche sonst die vorzüglicheren Sorten von rothen und weissen Weinen liefern, sind diesmal am schlechtesten gerathen, und das wenige Gute stellte sich deshalb auch hoch im Marktwerthe, während alle übrigen Qualitäten nicht einmal die Hälfte der 1874er Preise erzielten.

Je nach der Gattung wechselten die Preise für gesunde Weine zwischen 10 und 25 Francs pr. 100 Liter ohne Fass auf dem Lande, und trotz dieses Rückganges konnte das Geschäft keinen Aufschwung gewinnen.

Digitized by Google

Bei der Masse von Brennweinen, die hin und wieder zu 5—6 Francs pr. 100 Liter abgingen, durfte man ein reges Leben im Spiritusgeschäfte erwarten, allein bei den derzeit bestehenden fiscalischen Verhältnissen wird nur wenig Weingeist erzeugt. Der Preis für $^{5}/_{6}$ oder 85gradige Waare schwankte je nach dem Bedarfe zwischen 62 und 68 Francs pr. 100 Liter, erste Kosten; der 90gradige Rübenspriet des Nordens fand daher im Süden noch immer zu 60—61 Francs pr. 100 Liter mit Fass Verwendung.

Infolge der hohen Preise der 1873er Weine wurde davon im vorigen Jahre natürlich weniger, dagegen von Branntwein bedeutend mehr als in 1873, und zwar hauptsächlich nach Algier und Italien ausgeführt. Der letztjährige Export zur See vertheilt sich wie folgt:

Bestimmung	Wein	Branntwein	Essig
	Hektoliter		
Aegypten	5.679	175	.
Algier	250.794	69.037	207
Belgien	1.297	.	.
Berberei	1.411	160	.
Brasilien	29.197	55	10
Dänemark	1.997	153	.
Deutschland	50.464	111	.
England	145	.	.
Englische Besitzungen im Mittelmeer	163	32	.
Holland	14.981	615	.
Italien	21.142	11.692	20
La Plata-Staaten	28.265	78	.
Oesterreich-Ungarn	59	16	.
Russland, Ostsee	10.047	11	.
„ Schwarzes Meer	2.553	1	.
Schweden und Norwegen	4.914	155	.
Spanien	526	2.138	50
St. Pierre de Miquelon	2.008	13	19
Türkei	5.997	55	.
Uruguay	5.113	.	.
Vereinigte Staaten von Amerika	64.788	15	.
Verschiedene andere Länder	14.529	36	.
Zusammen	516.069	84.548	306
Dagegen in 1873	533.090	22.231	257
Sonach in 1874 Zunahme	.	62.317	49
Sonach in 1874 Abnahme	17.021	.	.

Mittels Eisenbahn ging von hier ab:

	Wein	Branntwein
	Hektoliter	
1873	1,045.842	15.732
1874	848.384	14.385
Also in 1874 weniger um	197.458	1.347

Digitized by Google

Die Salzproduction gestaltete sich in den 2 letzten Jahren wie folgt:

Departement	1874	1873
	Kilogramm	
Hérault	60,000.000	60,000.000
Gard	62,000.000	50,000.000
Aude und Pyrénées Orientales	13,000.000	10,000.000
	135,000.000	120,000.000

Darnach hat gegen das Vorjahr nur die geringe Zunahme von 15 Mill. Kilogr. stattgefunden, und da die Erzeugung von rothem Salz nicht vergrössert werden kann, so war bei der stets lebhaften Frage darnach der diesfällige Ertrag bereits vor beendigter Ernte in festen Händen. Die Preise pr. Tonne von 1000 Kilogr. waren dieselben wie früher, nämlich: 12 Francs für gewöhnliche Prima-Qualität weisses, 14 Frcs. für gesiebtes weisses und 15 Francs für rothes Salz.

Die Ausfuhr von Salz fand voriges Jahr nach folgenden Richtungen statt:

Algier	Kilogramm	259.000
Brasilien	„	2,300.100
Deutschland	„	21,519.000
La Plata-Staaten	„	31.400
Russland (Ostsee)	„	3,572.900
Schweden und Norwegen	„	3,100.000
St. Pierre de Miquelon	„	1,015.000
Vereinigte Staaten von Amerika	„	901.200
Zusammen	Kilogramm	32,698.600
Dagegen in 1873	„	11,024.900
Zunahme in 1874	Kilogramm	21,673.700

Die Ausfuhr von französischen Steinkohlen hat im vorigen Jahre ebenfalls wieder eine Zunahme erfahren. Es gingen nämlich nach:

Aegypten	Kilogramm	542.000
Algier	„	4,410.000
Italien	„	39,339.900
Spanien	„	4,844.700
Türkei	„	2,974.500
Verbrauch auf dem Meere	„	13,022.900
Zusammen	Kilogramm	65,134.000
Dagegen in 1873	„	45,777.300
Zunahme in 1874	Kilogramm	19,356.700

Ferner vergrösserte sich wieder der Transit von Eisenstangen und Eisenbahnschienen. Derselbe bezifferte sich in den letztverflossenen 2 Jahren wie folgt:

Bestimmung		1874	1873
Algier	Kilogramm	113.271	7.886
Italien	„	1,931.701	1,068.200
Spanien	„	184.585	213
Zusammen,	Kilogramm	2,229.557	1,076.299

Zunahme in 1874: Kilogramm 1,153.258

Digitized by Google

Von chemischen Producten wurden in 1874 folgende Mengen exportirt:

Bestimmung		Roher Weinstein	Kristallisirter Weinstein	Grünspan	Andere
Algier	Kilogramm	8.868	.	829	2.600
Deutschland	"	.	218	.	.
Italien	"	.	.	23.862	645
Russland, Ostsee	"	3.424	3.603	5.350	.
" Schwarzes Meer	"	.	541	.	.
Schweden und Norwegen	"	.	552	2.381	.
Spanien	"	.	.	538	39.958
Vereinigte Staaten von Amerika	"	.	.	2.400	.
Zusammen	Kilogramm	12.292	4.914	35.360	43.203
Dagegen in 1873	"	7.176	14.308	41.198	17.759
Sonach in 1874 Zunahme	Kilogramm	5.116	.	.	25.444
Sonach in 1874 Abnahme	"	.	9.394	5.838	.

Die Hauptgegenstände der Einfuhr sind in der folgenden vergleichsweisen Uebersicht zusammengestellt:

		1874	1873
Ausländische Weine	Hektoltr.	254.350	236.646
Ausländischer Spiritus	"	372	821
Fassdauben, österreichische	Stück	18,060.809	11,701.250
" italienische	"	1,981.184	1,088.142
" amerikanische	"	580.240	32.560
" andere	"	680.112	749.548
Bauholz	Meter	1,105.286	310.194
Korkholz	Kilogr.	1,205.712	892.125
Getreide	"	43,262.600	35,559.000
Reis	"	1,399.484	1,535.476
Zucker, Kaffee und andere Colonialwaaren	"	178.661	253.274
Seefische	"	5,038.245	6,753.546
Oel	"	1,579.413	2,029.746
Oelige Früchte und Samen	"	135.458	78.614
Trockene und frische Früchte	"	8,433.595	6,316.007
Rohes und bearbeitetes Eisen	"	99,705.671	54,997.660
Andere Mineralien	"	16,569.427	13,550.500
Steinkohlen	"	5,061.000	2,574.000
Englisches Pech	"	36,877.255	31,464.210
Wolle und Häute	"	794.296	1,009.490
Knochen und Hörner	"	251.036	414.942
Schwefel	"	28,674.329	30,139.629
Chemische Producte	"	5.612	733.793
Medicinalien	"	1,199.201	1,658.889
Rohes Wachs	"	22.695	27.853

Die letztjährige Einfuhr von Wein zeigt gegen 1873 keine sonderliche Zunahme, weil das spanische Product verhältnissmässig theuer war und in hiesiger Gegend nicht den Anfangs gehofften vortheilhaften Markt fand, so dass auf dieses wie auch auf hiesigen neuen Wein grosse Summen verloren wurden, und mit Schluss des

Digitized by Google

Jahres infolge der allgemeinen Geschäftsstille noch ziemlich bedeutende Vorräthe davon auf dem Platze vorhanden waren. Fremde Spriete wurden nur wenig zugeführt und, wie immer, lediglich zum Export verwendet.

Die Einfuhr von Fassdauben stieg voriges Jahr wieder auf die frühere Höhe, weil man gleich von Anfang an allgemein auf ein reiches Weinjahr rechnete und in der Hoffnung lebte, die zu erwartenden niedrigen Preise würden vom Ausland einen um so stärkeren Begehr hervorrufen, als die hohen Preise nach der 1873er Lese die Aufträge zurückgeschreckt zu haben schienen.

In Quantität und Preis wurden sogar die Erwartungen übertroffen, allein die Aufträge kamen nicht in gleichem Maasse vor. Da ferner beinahe aus ganz Frankreich, sowie aus den angrenzenden Theilen Deutschlands und der Schweiz entweder die leeren Fässer zum Füllen geschickt, oder die Gebinde von französischer Seite zum Theil geliehen und nachher wieder zurückgesandt wurden, so nahm der Bedarf an neuen Fässern ab, und das Geschäft in Binderholz entbehrte der gewünschten Lebhaftigkeit.

Der Vorrath an Fassdauben bei Jahresschluss wurde auf 11—12 Mill. Stück geschätzt; alle Lager waren voll, und um Platz zu machen, wahrscheinlich auch um Geld in die Hände zu bekommen, wurden hin und wieder consignirte Partien in öffentliche Versteigerung gebracht, deren Resultate gerade nicht glänzend ausfielen.

Auf einer der letzten Auctionen fehlten fremde Käufer gänzlich und die Gebote, namentlich für weisses italienisches, freilich schlecht und ungleich gespaltenes Holz, waren so gering, dass beinahe Alles wieder zurückgezogen wurde.

In Fassdauben aus Triest ging darauf Einiges zu 58 Francs pr. 100 Stück $^{36}/_{1}$ an hiesige Grosshändler ab, während der Durchschnittspreis beim Platzverkauf an Zwischenhändler oder an Fassbinder zu 65—66 Francs angenommen werden kann, was trotz der ungünstigen Verhältnisse immer noch 7—8 Francs mehr als zu Ende 1873 ist.

Die gut hergerichteten italienischen Stäbe behaupten sich in Gunst und die Steigerung in der Zufuhr derselben ist auch verhältnissmässig stärker als bei den übrigen Provenienzen; nur finden die Fassbinder, dass das weisse Eichenholz schwierig zu bearbeiten sei.

Anders verhält es sich mit dem rothen kalabresischen, welches bis jetzt nur zu Sprietfässern diente, neuerer Zeit aber auch mit Vortheil zu grösseren Weingebinden Verwendung findet, seitdem nämlich die langen Stäbe aus den österreichisch-ungarischen Häfen selten werden.

Die Einfuhr von Fassdauben aus Amerika war bedeutender als seit mehreren Jahren, wogegen vom Kaukasus und aus anderen Erzeugungsgegenden weniger zu Markte kam.

Von Bauholz aus den finnischen Häfen wurde zwar eine etwas grössere Menge als im Jahre 1873 hieher gebracht, dem Geschäfte fehlte es aber dennoch an Lebhaftigkeit.

Der Getreide-Import ist, da man in Voraussicht einer magern Ernte frühzeitig Aufträge nach dem Auslande gegeben hatte, abermals gegen das Vorjahr gestiegen.

Als jedoch später sich ergab, dass der Ertrag durchweg alle Erwartungen übertreffe, ja in vielen Gegenden sogar ein reichlicher genannt werden könne, da fand die fremde Waare einen sehr ungünstigen Markt und musste mit Verlust begeben werden.

Inländischer Weizen schloss zu 23 Francs pr. 80 Kilogr., italienischer zu 28, sicilianischer zu 27, solcher vom Schwarzen Meere kaum zu 26 Francs pr. 100 Kilogr. Nur Hafer war stets selten und blieb zu 24—28 Francs pr. 100 Kilogr., je nach dem Ursprunge, gesucht.

Digitized by Google

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Odessa im Jahre 1874.

Odessa. Im Jahre 1874 sind hier 1164 Schiffe mit 872.491 Tonnen angekommen; es hat sich daher im Vergleiche zum Vorjahre die Anzahl der Schiffe um 211 vermindert, dagegen die Tragfähigkeit um 50.804 T. vermehrt. Unter den eingelaufenen Fahrzeugen befanden sich 494 Segelschiffe mit 147.422 T. und 670 Dampfer mit 725.069 T. (gegen resp. 623 und 752 Schiffe mit 159.941 und 661.746 T. in 1873).

Werden hiezu noch 17 Schiffe gerechnet, welche sich am 1. Januar 1874 bereits hier im Hafen befanden, so ergiebt sich für das letztverflossene Jahr bei der Ankunft eine Gesammtbewegung von 1181 Schiffen, gegen 1410 in 1873.

Von diesen Kauffahrern gingen 863 (gegen 922 im Vorjahre) und zwar 220 Segelschiffe und 643 Dampfer beladen nach dem Auslande, die übrigen fuhren in Ballast entweder nach anderen russischen Häfen des Schwarzen und Azow'schen Meeres oder nach dem Auslande zurück. Im hiesigen Hafen verblieben am 1. Januar 1875 57 Schiffe.

Diese Schifffahrtsbewegung, nach Flaggen gesondert, stellt sich dem Vorjahre gegenüber folgendermassen dar:

Flagge	1874				1873			
	Segelschiffe		Dampfer		Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	91	36.319	115	75.946	152	43.867	56	58.130
Russische	36	8.073	190	329.352	54	8.146	277	292.032
Englische	27	9.052	291	247.440	20	7.528	332	262.465
Italienische	133	56.120	42	39.645	138	51.923	19	17.662
Türkische	81	10.564	.	.	118	12.740	.	.
Griechische	99	18.191	1	684	132	23.981	.	.
Deutsche	6	903	1	807	16	4.707	4	1.930
Schwedisch-norwegische	17	6.513	7	5.166	17	5.565	2	1.378
Belgische	.	.	18	22.306		.	18	17.259
Holländische	.	.	4	3.679	.	.	10	8.484
Französische	1	285	.	.	.	.	1	633
Dänische	.	.	.	.	.	.	2	1.720
Walachische	3	596	1	45	3	419	1	53
Nordamerikanische	.	.	.	.	2	870	.	.
Samiotische	.	.	.	.	1	60	.	.

Gegenüber dem Vorjahre hat sich die Segelschifffahrt um 129 Schiffe und 12.519 T. vermindert; in gleicher Weise ist auch bei der Dampfschifffahrt eine Abnahme um 82 Schiffe eingetreten, dagegen hat aber deren Tragfähigkeit um 63.323 T. zugenommen.

Der in der Schifffahrtsbewegung dieses Hafens seit einigen Jahren sich vollziehende Umschwung hat eine immer bestimmtere und festere Tendenz angenommen. Noch vor etwa 10 Jahren wurde der hierortige Hafenverkehr zu drei Viertheilen durch Segelschiffe vermittelt und nur ein Viertheil entfiel auf die Dampfschifffahrt.

Später änderte sich das Verhältniss zu Gunsten der Dampfschifffahrt derart, dass schon vor 5 Jahren ein Drittel und vor 3 Jahren gar die Hälfte der gesammten Schifffahrtsbewegung von Odessa auf Dampfschiffe entfiel.

Im Jahre 1873 war dann das Uebergewicht dieser letzteren ein auffallendes und 1874 spricht sich dasselbe durch ein Mehr von 176 Dampfern aus.

Digitized by Google

Die Gründe, welche diesen Umschwung verursachten, sind hauptsächlich in der ausserordentlichen Entwicklung der Dampfschifffahrt, namentlich in England, und in den veränderten Bedingungen des südrussischen Getreidehandels zu suchen.

Die Vertheuerung der Kohlen hat den Aufschwung der Dampfschifffahrt nicht aufgehalten; der hohe Preis des Brennmateriales wird durch die allgemeine Anwendung der ökonomischesten Motorensysteme aufgewogen.

Was dann den südrussischen Getreidehandel anbetrifft, so befindet sich derselbe in den Händen einiger weniger Häuser, welche ihre Rechnung darin finden, die noch nicht wohl conditionirte und feuchte Frucht ohne Aufschub nach den Consumtions plätzen zu spediren und bei dem zwischen Segel- und Dampfschiffen bestehenden geringen Frachtunterschiede, sowie mit Rücksicht auf die Beschleunigung der Reise den Transport durch Dampfer bewirken zu lassen.

Ein weiterer Grund liegt wohl auch in der Vervollständigung der südrussischen Schienenwege, welche reiche Getreidemassen mit äusserster Beschleunigung aus den Productionsgebieten den Exportplätzen zuführen, woselbst übermässige, den Markt geradezu erdrückende Getreidemengen sich häufen würden, wenn so wie früher nur Segelschiffe von geringerer Tragfähigkeit den Transport nach dem Auslande vermitteln könnten.

Ebenso wie 1873 hat auch während des letztverflossenen Jahres in der hiesigen Dampfschifffahrtsbewegung die englische Flagge den Vorrang behauptet, ungeachtet dieselbe durch 41 Dampfer von grosser Tragfähigkeit weniger als im Vorjahre vertreten war.

Nach der englischen folgten der Reihe nach als die bedeutenderen Flaggen: die russische, die österreichisch-ungarische, die italienische und die belgische. Die übrigen Nationalitäten betheiligten sich an der Dampfschifffahrtsbewegung von Odessa in kaum nennenswerthem Verhältnisse.

Unter all diesen Flaggen zeigen im Vergleich zu 1873 nur die österreichisch-ungarische und die italienische einen Zuwachs, während bei den anderen zumeist ein Rückschritt eingetreten ist.

Von den angekommenen österreichisch-ungarischen Dampfern gehörten 43 mit 40.133 T. dem Triester Lloyd, 48 mit 12.655 T. der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft und 24 mit 23.158 T. anderen Rhedereigesellschaften an. Von diesen letzteren waren in der Anfahrt 9 mit 8501 T. und in der Abfahrt 6 mit 6021 T. handelsunthätig, während die Lloyd- und Donaudampfer beim Ein- und Auslauf sämmtlich handelsthätig verkehrten.

Bei der Segelschifffahrt haben alle Flaggen nur eine Abnahme gegen 1873 aufzuweisen. Die österreichisch-ungarische Flagge war voriges Jahr bei dem Einlauf durch 91 Segelschiffe von 36.319 T. (gegen 122 Schiffe und 43.972 T. im Vorjahre), bei der Abfahrt durch 80 Schiffe von 30.282 T. (gegen 124 Schiffe und 42.867 T.) vertreten.

Von den ersteren waren 51 mit 21.457 T. und von den letzteren 68 mit 25.995 T. handelsthätig beladen. Der Werth der diesfälligen Importgüter betrug 937.180 fl., jener der Ausfuhren 3,438.928 fl.

Bezüglich der nationalen Dampfschifffahrt lassen sich die Ladungswerthe nicht einmal annäherungsweise bestimmen.

Die Erkenntniss, dass das Segel durch den Dampf in den Hintergrund gedrängt wird, hat auch hierzulande den Unternehmungsgeist wieder angeeifert. Man geht mit dem Gedanken um, eine neue Actiengesellschaft für die Dampfschifffahrt auf dem Schwarzen

Digitized by Google

Meere zu gründen; das Capital soll schon beschafft und Sebastopol als Sitz der Gesellschaft gewählt sein.

In Südrussland sind im Jahre 1874 zwei neue Schienenwege vollendet worden, welche berufen sind, eine wichtige Rolle im Lande zu spielen, und zwar die Linie Losowo-Sebastopol (500 Werst oder 72 Meilen) und Rostow-Piatigorsk-Wladikawkas (700 Werst oder 100 Meilen).

Die erstere Strecke ist bereits in ihrer ganzen Länge dem Verkehr übergeben und bringt Sebastopol durch Vermittlung anderer Bahnen in directe Verbindung mit Moskau und St. Petersburg.

Sebastopol's Blütezeit scheint zu beginnen. Mit energischem Schwunge erhebt es sich aus den Ruinen und wird voraussichtlich durch seine Lage und seinen vorzüglichen Hafen manchem anderen Hafenplatze Südrusslands die ernsteste Concurrenz bieten.

Sebastopol hat freilich kein unmittelbares Productionsgebiet hinter sich, und Eisenbahnen nach Häfen zu führen, welche kein Hinterland haben, ist jederzeit sehr gewagt erschienen; ein Blick auf die Karte kann jedoch lehren, dass die Losowo-Sebastopoler Bahn dem Güter- und Personenverkehre zugute kommen muss und eine eventuelle Besorgniss höchstens mit Hinblick auf die Rentabilität der Bahn eine Berechtigung hätte.

Die Eisenbahnlinie Rostow-Wladikawkas, welche zwar bereits fertig ist, deren Eröffnung aber wegen einiger elementaren Hindernisse noch mehrere Monate hinausgeschoben werden soll, führt in die Kaukasusländer und ist ein Glied in der projectirten längeren Schienenstrasse, welche einst auf dem zukunftreichen Ueberlandwege nach Indien führen soll.

Als ein wichtiges Moment aus dem vorigen Jahre ist noch die durch den Ausbau verschiedener Eisenbahnlinien vollzogene Schienenverbindung zwischen Königsberg und Odessa, also zwischen dem Osten und dem Schwarzen Meere, zu erwähnen. Diese grosse Waarenstrasse bringt den Königsberger Handel in directen Verkehr mit sämmtlichen westlichen Gouvernements von Russland, also mit jenen Länderstrecken, welche seit jeher durch ihren Productenreichthum sich auszeichnen.

Hinsichtlich des Handels von Odessa ist im Allgemeinen zu bemerken, dass das Jahr 1874 für diesen Platz voll der bittersten Erfahrungen war. Im Exportgeschäfte sind trotz der ansehnlichen Ziffer, die es erreichte, die empfindlichsten Calamitäten, ja eine noch nie dagewesene Krisis eingetreten, welche auf den Import und den inneren Handel mächtig zurückwirkte.

Der Gesammtwerth der Ein- und Ausfuhr stellt sich für die letztverflossenen vier Jahre wie folgt:

Jahr	Einfuhr Silberrubel	Ausfuhr Silberrubel	Gesammtwerth Silberrubel
1874	44,775.499	51,208.498	95,983.997
1873	60,040.872	43,422.017	103,462.889
1872	65,690.254	51,564.986	117,255.240
1871	39,962.875	53,283.776	93,246.651

Sind diese den amtlichen Zoll-Ausweisen entnommenen Ziffern richtig, dann hat der Odessa'er Export gegenüber dem Vorjahre um ca. 7·7 Millionen Silberrubel zugenommen.

Odessa exportirt bekanntlich fast nur Rohproducte und Halbfabrikate der primitivsten Art. Unter den in die Kategorie der Nahrungsmittel gehörenden Ausfuhrartikeln bilden die verschiedenen Getreidearten die grösste Menge.

Digitized by Google

Weist die Exportziffer auch auf einen bedeutenden Gewinn hin, welchen das Land im Jahre 1874 erzielt haben mag, so darf andererseits nicht unbeachtet bleiben, dass die im Ausfuhrhandel thätigen Häuser die grössten Enttäuschungen zu beklagen hatten, deren Ursachen hier kurz angegeben werden sollen.

Die ökonomische Lage von Odessa ist seit einiger Zeit erschüttert. Die ausländischen Preisnotirungen für Getreide waren im Jahre 1874 stets viel niedriger als am hiesigen Markte.

Von allem Anfang an wurde von hier mit Verlust exportirt, denn mit dem Erlöse der auf englischen und französischen Plätzen verkauften hierländigen Frucht vermochte man meistens nicht einmal die Erzeugungskosten zu decken.

Da die Exporteure den Gebern die Waare in bestimmten Terminen zu bezahlen hatten, infolge der kolossalen Verluste aber nicht bezahlen konnten, so wurde stets in Anhoffung der ausländischen Hausse, welche hier freilich manchen Schaden wieder gut gemacht hätte, dieselbe tollkühne Speculation fortgesetzt.

Das Getreide wurde hier zu jeder, selbst der ungünstigsten Zeitconjunctur eingekauft und ins Ausland versendet, um aus dem um jeden Preis zu bewerkstelligenden Verkaufe Geld herauszuschlagen und damit die früher erlittenen Verluste theilweise zu decken.

Dies ging einige Zeit an, aber nur so lange, bis die Gewagtheit solcher Operationen bekannt wurde, der Credit für diese Art von Geschäften sich schloss und der Sturz vieler Odessa'er Exporthäuser erfolgte.

Nach einer solchen Katastrophe, welche hier in den Monaten August und September vorigen Jahres eintrat, war es nur jenen Capitalisten, welche nicht auf fremden oder imaginären Credit arbeiteten, gegeben, sich besserer Geschäftsresultate zu erfreuen.

Im Herbste hoben sich die Preise im Auslande ein wenig, die Notirungen nahmen einen lebhafteren Charakter an und die Ergebnisse derjenigen Operationen, welche eben möglich waren, gestalteten sich günstiger.

Der Cerealienexport aus Odessa lieferte 1874 gegenüber dem Vorjahre folgende Resultate:

		1874		1873	
		Menge	Werth Silberrubel	Menge	Werth Silberrubel
Weizen	Tschetwert	2,899.970	35,147.618	2,476.916	30,961.914
Roggen	"	267.334	1,872.674	268.713	1,612.275
Erbsen	"	32.383	323.821	11.297	112.970
Hafer	"	205.603	1,028.017	183.151	641.030
Gerste	"	242.006	1,452.039	119.052	595.263
Mais	"	36.293	290.340	427.941	2,567.642
Weizenmehl . .	"	193.364	4,254.013	532.770(Pud)	958.986
Leinsaat . . .	"	74.971	974.629	66.845	868.985
Rapssaat . . .	"	138.099	1,380.990	71.426	857.106
Zusammen .	Tschetwert	4,090.023	46,724.141	3,625.341	39,176.171
	Pud	.		532.770	

Am Schlusse des Jahres 1874 verblieb in den hiesigen Speichern ein Vorrath von 1,050.000 Tschetwert verschiedener Kornfrüchte, gegen 904.400 Tschetwert im Vorjahre.

Digitized by Google

Die Preisbewegung gestaltete sich pr. Tschetwert wie folgt:

	1874 Silberrubel	1873 Silberrubel
Weizen	5·25 — 14·12	9·55 — 14·62½
Roggen	4·45 — 7·60	5·30 — 8·20
Mais	7·62½ — 8	5·45 — 8·50
Gerste	4·40 — 6·60	4·25 — 6·25
Hafer	4·50 — 5·75	3·40
Leinsaat	10·50 — 13·25	11·50 — 13·62½
Rapssaat	4·50 — 6	4·12½ — 6·80

Aus der nachstehenden Uebersicht sind Menge und Werth der übrigen im Jahre 1874 aus Odessa exportirten Artikel im Vergleich zu 1873 zu entnehmen:

Waarengattung		1874 Menge	1874 Werth Silberrubel	1873 Menge	1873 Werth Silberrubel
Talg	Pud	16.553	66.213	7.664	39.932
Spiritus	„	216.308	1,514.156	131.240	195.360
Lebende Thiere	Stück	4.292	128.214	556	19.460
Rohe Häute	Pud	13.157	52.629	17.498	69.993
Leder	„	550	8.812	172	2.585
Schafwolle	„	214.028	2,047.509	210.518	3,167.135
Tauwerk	„	29.040	58.080	20.857	246.185
Holzwaaren	„	.	100.321	.	121.542
Verschiedene Waaren	„	.	440.321	80.528	329.566
Goldmünzen	„	.	77.757	.	54.089
Gesammtwerth			4,494.012		4,245.847

Der Export von Getreide aus Odessa ist nach den obigen ziffermässigen Angaben, trotz der eingetretenen Calamitäten, im Jahre 1874 im Vergleich zum Vorjahre gestiegen. Nahe an zwei Drittel der ausgeführten Mengen, hauptsächlich Weizen, Roggen, Mais und Gerste, waren wie gewöhnlich nach England bestimmt.

Nächst dem Getreide ist unter den Exportartikeln Odessa's in erster Linie die Schafwolle zu erwähnen, deren Absatz sich 1874 gegen das Vorjahr vergrösserte. Die Einkäufe in unreiner dünner Wolle sind zu dem Preise von 8—9·25 Silberrubel per Pud nur für Frankreich und Russland gemacht worden. Von dünner gewaschener Wolle gingen sehr unbedeutende Quantitäten für Rechnung österreichischer Fabrikanten ab, wogegen sich für ausländische Märkte und Russland in diesem Artikel keine Käufer fanden. Die Preise waren 24—27·50 Silberrubel.

Beachtenswerth ist, dass der Import ausländischer Wolle nach Russland von Jahr zu Jahr steigt. Infolge der durch die auswärtige Concurrenz (Australien und Amerika) zur Geltung gekommenen Einflüsse sind während der letzten Jahre im russischen Wollhandel Veränderungen eingetreten. Die Schafzucht ist hierzulande beschränkt worden, so dass der Stand der russischen Schafheerden, welche noch im Jahre 1870 bei 45 Millionen Köpfe zählten, sich bedeutend vermindert haben dürfte.

Die Ausfuhr von Talg bewegt sich fortan in geringen Verhältnissen, zeigte jedoch während des letztverflossenen Jahres eine Tendenz zur Besserung. Sind auch einerseits im Süden von Russland die Schafheerden reducirt, so wurden doch anderseits

Digitized by Google

grosse Schafschlächtereien errichtet, die ihr Hauptaugenmerk auf die Gewinnung von Talg richten.

Auch der Export von Spiritus hat sich im Jahre 1874 gehoben. Es ist vorauszusehen, dass jetzt bei der Stockung im Kornhandel die Spiritusfabrikation sich bedeutend steigern und der Spiritus im Preise sinken werde. Förderlich auf den Spiritus-Export wirkt die von der Regierung gewährte Rückvergütung der Steuer (7 Kop. pr. Grad).

Die Gesammtproduction Russlands an Spiritus übersteigt jährlich das Quantum von 30 Millionen Vedro (6,454.000 Wiener Eimer). Als Brenngut dient im Innern des Landes fast lediglich Roggen, nur in den westlichen Gouvernements werden dazu vorwiegend Kartoffeln gebraucht.

Nach den veröffentlichten Daten scheint voriges Jahr der Spiritusexport aus Russland im Allgemeinen grosse Dimensionen angenommen zu haben, indem im I. Semester mehr als 700.000 Pud (22.932 Zollcentner) über die verschiedenen Grenzen expedirt wurden.

Unter den zu den Genussmitteln zählenden russischen Ausfuhrartikeln ist auch lebendes Schlachtvieh zu erwähnen. Oesterreich und Deutschland figuriren hiebei als die grössten Abnehmer, doch gelangen die meisten Quantitäten über die Landgrenze dahin.

Das aus Odessa exportirte Vieh geht grösstentheils nach der Türkei und den Donaufürstenthümern; es ergab sich hierin eine Vermehrung gegenüber dem Jahre 1873.

Der letztjährige Viehhandel hat in den südwestlichen Gouvernements, abgesehen von den Geldcalamitäten, durch den wesentlichen Umstand gelitten, dass infolge der anhaltenden Herbstdürre ein grosser Futtermangel eintrat und dadurch die hierzulande herrschende Viehseuche begünstigt wurde.

Der Viehhandel Russlands befindet sich in den Händen einzelner grosser Monopolisten, welche meist blos auf Erzielung hoher Preise bedacht sind; eine bessere Organisirung dieses Handelszweiges namentlich auf dem Wege der Association liesse wohl grossartigere und entsprechendere Resultate erwarten.

Die nachfolgende Uebersicht weist die vorzüglichsten Einfuhrgegenstände Odessa's mit ziffermässiger Angabe der Menge und des Werthes derselben in den letzten 2 Jahren auf:

Waarengattung		1874 Menge	1874 Werth Silberrubel	1873 Menge	1873 Werth Silberrubel
Thee	Pud	36.822	1,979.204	60.106	2,452.323
Pfeffer	„	32.981	197.292	31.565	315.645
Reis	„	257.523	568.128	248.437	622.573
Kaffee	„	80.721	1,240.479	61.831	648.664
Baumöl und andere Oele	„	249.278	2,666.556	241.515	1,643.829
Wein	Fässer	84.268	743.680	175.899	1,487.552
Wein	Flaschen	27.060	41.143	57.260	85.890
Champagner	„	32.700	135.077	76.027	190.073
Geistige Getränke	Pud	11.940	130.920	10.504	77.958
Frisches Obst	„	456.737	1,388.850	501.816	1,103.995
Verschiedene Früchte	„	518.393	1,693.831	551.927	2,227.525
Tabak in Blättern	„	63.013	2,880.031	79.535	3,181.394
Cigarren	„	184	35.725	282	74.576

Digitized by Google

Waarengattung		1874 Menge	1874 Werth Silberrubel	1873 Menge	1873 Werth Silberrubel
Gegerbtes Leder	Pud	7.628	330.633	11.875	584.749
Rohe Baumwolle	„	184.227	2.864.451	256.687	6,436.686
Baumwollgarn	„	19.593	961.688	25.603	882.751
Verarbeitetes Gold	„	9	105.000	14	165.335
Eisen in Blättern	„	34.367	42.714	70.062	280.248
Rohes Eisen	„	1,174.476	1,715.254	2,468.976	4,243.991
Geschmiedetes Eisen	„	149.496	647.405	189.989	195.721
Erzeugnisse aus Eisen, Stahl und Kupfer	„	48.182	440.812	16.665	435.300
Zündwaaren	„	32.349	263.986	20.987	181.758
Lederwaaren	„	2.841	310.769	4.345	1,738.224
Baumwollmanufacte	„	5.924	634.874	12.596	2,520.160
Seidenmanufacte	„	1.527	445.450	878	697.421
Schafwollmanufacte	„	9.922	472.817	13.941	3,345.995
Leinenmanufacte (Verzollung nach dem Gewichte)	„	5.799	114.284	155.803	7,877.347
Leinenmanufacte (Verzollung nach dem Werthe)	„	.	53.551	.	90.455
Steinkohlen	„	11,110.764	2.205.429	7,009.287	1,403.865
Maschinen und Modelle	„	418.124	1,208.583	469.123	1,239.832
Fayence	„	39.851	86.857	78.472	504.730
Porzellanwaaren	„	1.904	38.144	2.053	42.885
Glas	„	48.939	614.635	112.195	822.592
Bouteillen	Stück	472.980			
Töpferwaaren	Pud	4.285	100.066	6.415	195.721
Blechwaaren	„	5.043	217.457	6.170	154.559
Tischler- und Drechslerwaaren	„	22.374	476.745	22.923	435.033
Papierwaaren	„	30.054	631.310	46.011	626.162
Verschiedene Waaren	„	.	13,701.067	.	5,335.967
Gold- und Silbermünzen	„	.	907.760	.	1,471.360
Russische Creditbillete	„	.	1,492.489	.	3,240.790

Wie bereits bemerkt, erfuhr der hiesige Import im Ganzen eine nicht unbedeutende Abnahme. Der Grund hievon ist in den misslichen Geschäftsverhältnissen überhaupt, die in ganz Europa beklagt werden, namentlich aber in der kaum zu überwindenden Concurrenz zu suchen, welche mehrere neue Verkehrswege diesem Hauptmarkte bereiten.

Königsberg hat einen grossen Theil der Verbindungen von Odessa abgeleitet, und dies hat, wie oben erwähnt, der Ausbau der russischen Eisenbahnen bewirkt; dorthin gehen jetzt die Getreidesendungen aus den Gouvernements Kiew, Wolhynien, einem Theile Podoliens und aus mehreren anderen Gegenden, die früher mit Odessa verkehrten, jetzt aber ihren Import diesem Vermittlungsplatze ebenfalls entziehen.

Weitere Verkehrswege bieten Woloczysk und Nikolajew, denen sich nun auch der Hafen von Sebastopol und die Bahn Kischinew-Jassy zugesellen.

Die russische Handelsbewegung erhält durch den Eisenbahnverkehr mehr und mehr eine andere Gestaltung. Während sich im Ganzen genommen der Landhandel zum Seehandel im Jahre 1851 wie 1 : 5·6 und in 1861 wie 1 : 4·4 verhielt, stellt sich dieses Verhältniss jetzt schon wie 1 : 2.

Digitized by Google

Es ist wohl mit aller Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass der Güterverkehr zu Lande demjenigen zur See an Bedeutung nicht nur gleichkommen, sondern denselben in verhältnissmässig nicht langer Zeit an Bedeutung überragen werde. Dass man gegenüber einer solchen Annahme dem Odessa'er Handel nicht das günstigste Prognostikon stellen könnte, ist begreiflich.

Von den zu den Genussmitteln gehörenden Gegenständen hat Odessa im Jahre 1874 1,861.400 Pud eingeführt. Hiebei kann selbstverständlich von dem Importe an Kornfrüchten, Mehl u. dgl. keine Rede sein, indem Odessa der vorzüglichste Exporthafen für derartige Artikel ist. Es figurirt in dieser Kategorie eigentlich blos Reis, dessen Zufuhr sich steigert, seitdem dieses Bodenproduct zu den gewöhnlichen Nahrungsmitteln des russischen Volkes zählt.

Unter den Colonialwaaren bemerkte man eine sehr verminderte Einfuhr von Thee, welcher sich von einem Luxusgegenstande, wie er früher war, nunmehr zu einem gewöhnlichen Genussmittel herausgebildet hat, das selbst unter den Bauern eine starke Verbreitung findet.

In den letzteren Jahren hatte man die directe Einfuhr von Thee via Suez mittels russischer Dampfer anzubahnen versucht, doch scheint sich noch immer für Russland die Convenienz herauszustellen, diesen Artikel vorzugsweise durch die Dazwischenkunft des englischen und deutschen Handels zu importiren.

Die Einfuhr von Roh- und Raffinatzucker hat gänzlich aufgehört, seitdem hierlands die Erzeugung dieses Artikels bedeutende Dimensionen erreicht hat.

Unter den Getränken verschiedener Art spielten früher beim hiesigen Import die ausländischen Weine und Spirituosen eine hervorragende Rolle; jetzt scheinen diese Artikel andere billigere Wege zum Eintritte nach Russland gefunden zu haben, indem deren Zufuhr nach Odessa abnimmt.

Tabak ist ein Erzeugniss der russischen Bodencultur. Die Tabakpflanze gedeiht vorzüglich in den südwestlichen und südlichen Gouvernements; selbst türkische Sorten werden da mit Erfolg cultivirt, ein Umstand, der seit der Besteuerung der türkischen Tabakpflanzungen von nicht geringer Wichtigkeit erscheint.

Bessere und feinere Gattungen werden übrigens in ziemlich grossen Mengen eingeführt; speciell im Jahre 1874 hat sich jedoch die diesfällige Importziffer dem Vorjahre gegenüber weit niedriger gestellt.

Rohstoffe und Halbfabrikate der verschiedensten Art werden in grossen Massen nach Russland gebracht; sie bilden die Hilfsstoffe der russischen Industrie, welche sie aber wegen der veränderten Handelsrichtung nicht mehr in gleichem Umfange über Odessa bezieht. Selbst Baumwolle, welche nach Herstellung der Schienenwege über die Häfen des Schwarzen Meeres nach den Industriegebieten im Innern gelangen sollte, scheint andere billigere Wege eingeschlagen zu haben.

Auch in der Einfuhr von Metallen zeigt sich eine Abnahme, was wohl vielleicht der stärker werdenden inländischen Production zugeschrieben werden darf. Der Haupt-Import des Eisenmaterials erfolgt aus England, Deutschland und Schweden.

Für Fabrikate aller Art war Odessa bisher ein wichtiger Importplatz. In Porzellan, Fayence und Glaswaaren hat sich die Zufuhr vermindert. Die Hauptbezugsländer für diese Artikel sind Oesterreich-Ungarn, England und Deutschland. Französisches Porzellan stellt sich zu theuer. Spiegelglas, dessen Einfuhr nach Russland sich auffallend gesteigert hat, liefern zunächst Deutschland, Belgien, England, Frankreich, Holland; Oesterreich steht hierin den genannten Ländern nach.

Unter den Metallfabrikaten treten bei dem hiesigen Import hauptsächlich Maschinen und Werkzeuge für Fabriks- und landwirthschaftliche Zwecke hervor. Auch

Digitized by Google

in diesen Artikeln ist eine Abnahme zu verzeichnen, welche übrigens bei der gegenwärtigen gedrückten Lage der Landwirthe erklärlich erscheint. Von steyerischen Sensen lagern hier aus früheren Jahren noch grosse Vorräthe unverkauft. Für den russischen Eisenbahnbedarf werden fortan sowohl Locomotiven als auch andere Eisenbahn-Materialien recht reichlich importirt; noch vor kurzem hat die Fabrik von Sigl in Wien prächtige Locomotiven für die hiesige Estakade-Eisenbahn geliefert.

Unverändert erhielt sich die Einfuhr von Drechsler- und Tischlerwaaren, dann von Papierfabrikaten aller Art. Für unpolirte Tischler- und Drechslerarbeiten sind England und Deutschland, dagegen für polirte und fournirte, mit Einschluss von überzogenen Möbeln, Oesterreich (Wien) die Hauptbezugsquelle.

Schreib- und Postpapier liefern hauptsächlich England, Deutschland und Oesterreich-Ungarn (Fiume); Cigarrettenpapier Oesterreich und Romanien.

Bei den Lederfabrikaten ist zu bemerken, dass der Import von ausländischem Schuhwerk, und zwar besonders aus Oesterreich-Ungarn, Deutschland und Romanien, sich nachhaltig steigert; nicht in gleichem Maasse steigt die Einfuhr von Handschuhen. Der Absatz der österreichisch-ungarischen Handschuhwaaren wird durch die französische und italienische Concurrenz sehr namhaft beeinträchtigt.

Auch die Einfuhr von Leinen-, Baumwoll- und Wollenwaaren hat sich verringert. Der Bedarf an Leinenmanufacten wird bereits in grösserem Maasse als früher durch die inländische Industrie gedeckt. Von feineren Leinen- und Battistwaaren liefern Oesterreich-Ungarn, Deutschland und England ansehnliche Quantitäten.

An der Einfuhr von gewalkten und ungewalkten Wollzeugen betheiligen sich die meisten Länder Europa's, hauptsächlich aber Oesterreich-Ungarn, Deutschland und England.

In Erzeugnissen aus Baumwolle beherrscht vornehmlich Deutschland den russischen Markt, dann England und Oesterreich-Ungarn. Das russische Baumwollfabrikat ist noch zu theuer, dabei aber vielleicht auch haltbarer und besser als manches ausländische.

Da jedoch der Handel auf die Billigkeit der Waare sieht und das Ausland trotz des auf diesen Fabrikaten lastenden hohen Schutzzolles dem hierländigen Consumenten leichter entgegenkommen kann, so dürfte der Import von Baumwollerzeugnissen noch lange seine jetzige hervorragende Bedeutung bewahren. Ueber die Odessa'er Seegrenze gelangen aber derlei Artikel bereits in geringerer Menge nach Russland.

In Seidenfabrikaten, welche hauptsächlich Oesterreich-Ungarn, Deutschland, die Türkei und Frankreich liefern, hat sich im Jahre 1874 die hiesige Einfuhr zwar der Menge nach gegen das Vorjahr gehoben, es war aber dabei die Qualität und daher der Gesammtwerth der eingeführten Artikel geringer. Auch ist der Absatz im vorigen Jahre wegen der Ungunst der Verhältnisse sehr schwerfällig gewesen.

Mode-, Galanterie- und Kurzwaaren liefern vornehmlich Oesterreich-Ungarn, Deutschland, England und Frankreich. Der Verbrauch der in diese Kategorie fallenden ausländischen Luxusgegenstände hat sich im Verlauf des letzten Decennium's sehr vermehrt; was wohl auf die Steigerung des allgemeinen Wohlstandes in Russland hindeuten mag. Auch hierin war übrigens voriges Jahr der Umsatz geringer als in früheren Perioden.

Zündhölzchen aus Oesterreich-Ungarn, welche ehemals den hiesigen Markt beherrschten, werden jetzt durch verschiedene andere Provenienzen und namentlich durch die italienische verdrängt. Uebrigens besitzt Russland selbst viele leistungsfähige Zündhölzchenfabriken und dürfte in Kürze in der Lage sein, das ausländische Fabrikat ganz zu entbehren.

Digitized by Google

Wenn auch 1874 bei einzelnen Einfuhrartikeln dem Vorjahre gegenüber eine Zunahme sich ergab, so muss doch erwähnt werden, dass dieselben nicht in gleichem Verhältnisse in den Verbrauch übergegangen sind.

Ueberhaupt blieben viele der bereits früher verschriebenen Waaren im Zollamte eingelagert, da die Empfänger es nicht angezeigt fanden, hiefür den Zoll zu entrichten, und dann die Waare unverkauft im Depôt zu behalten.

Der Verkehr Odessa's mit Oesterreich-Ungarn bewegt sich fortwährend in grossen Dimensionen; dass übrigens voriges Jahr auch dieser Zweig unter den hier herrschenden Geldcalamitäten zu leiden hatte, ist eine selbstverständliche Thatsache.

Der Odessa'er Geldmarkt hat sich im Jahre 1874 so ziemlich stabil erhalten. Man notirte: London 7·15—7·29 (gegen 7·30½—7·48½ im Vorjahre); Marseille 346—353½ (gegen 342½—350). Das russische Papiergeld verlor 14—17 pCt.

Die Enttäuschungen im Exportgeschäfte für Getreide, sowie die durch die Krisis erfolgte Entwerthung des im Jahre vorher zu fabelhaften Preisen hinaufgeschraubten Grundbesitzes haben gezeigt, dass Odessa unbedingt neue Existenzquellen sich schaffen müsste, um nicht seine Bedeutung aufs Spiel zu setzen.

Es ist wenigstens schon die Frage in Anregung gebracht worden, ob nicht vielleicht ein Theil der dem Platze zur Verfügung stehenden Capitalien für industrielle Zwecke verwendet werden sollte, denen jetzt durch die Wasserleitung ein bedeutender Vorschub geleistet würde.

Die Umgestaltung der Stadt Odessa zu einer Fabrikstadt würde freilich grosse Opfer kosten; aber die geographische Lage, sowie andere Verhältnisse wären dieser Umgestaltung nicht eben ungünstig.

Will jedoch Odessa seine Bedeutung als Hafen in Zukunft behaupten, dann ist es wohl nothwendig, dass die seit vielen Jahren in Angriff genommenen Hafenarbeiten energisch betrieben werden. Es muss für einen wirklich sicheren Ankergrund, für Krähne und ähnliche Vorrichtungen zum Ein- und Ausladen gesorgt werden, um die Waaren mit möglichst geringen Kosten zu belasten.

Schifffahrt und Handel von Malaga im Jahre 1874.

Malaga. Infolge der allgemeinen ungünstigen Geschäftslage zeigte dieser Hafen im vorigen Jahre wenig Leben. Wenn auch die Anzahl der eingelaufenen Schiffe derjenigen von 1873 fast gleichkam, so blieb doch der Tonnengehalt bedeutend zurück, wie aus folgender Zusammenstellung der Schiffsankünfte zu ersehen ist:

	Beladene Schiffe Zahl	Beladene Schiffe Tonnen	Schiffe in Ballast Zahl	Schiffe in Ballast Tonnen
1873	2.047	577.660	238	60.698
1874	2.077	443.839	192	35.992
In 1874 Mehr	30	.	.	.
In 1874 Weniger	.	133.821	46	24.706

Unter österreichisch-ungarischer Flagge liefen nur 2 Schiffe hier ein, und zwar das eine mit Getreideladung aus Bona, das andere infolge einer ihm auf der Reise von Triest nach Bordeaux zugestossenen Havarie.

Digitized by Google

Der spärliche Besuch von nationalen Kauffahrern erklärt sich einerseits durch den Mangel an directem Verkehr zwischen den beiden Ländern, andererseits durch den Umstand, dass der hiesige Export sich mit grosser Vorliebe den Dampfern zuwendet. Alljährlich werden neue Linien mit englischen, holländischen, französischen und deutschen Dampfschiffen errichtet und die Segelschiffe treten immer mehr in den Hintergrund.

Unter diesen Verhältnissen ist es denn auch nicht zu verwundern, wenn die englische Flagge hier grosse Fortschritte macht. Während im Jahre 1871 nur 169 derselben angehörende Fahrzeuge mit 65.186 Tonnen hier erschienen sind, zählte man 1874 bereits 271 mit 138.447 T., darunter grösserentheils Dampfer.

Die Frachtpreise waren das ganze Jahr hindurch niedrig; sie gingen gerade während der Expeditionsperiode sowohl hier als in den Nachbarhäfen noch mehr zurück. Manche Schiffe mussten mit halber Ladung segeln, mehrere in Ballast, und verschiedene Frachtcontracte wurden annullirt. Der Hafen von Malaga ist frachtsuchenden Segelschiffen heute durchaus nicht mehr zu empfehlen; die Dampfschiffe nehmen ihnen Alles weg.

Bis Mitte 1874 wurde von einlaufenden Schiffen nur folgende Abgabe pr. Tonne erhoben: 5 Realen (52 $^1/_2$ kr.), wenn von europäischen Häfen, und 10 Realen (1 fl. 5 kr.), wenn von Amerika anlangend.

Seitdem besteht eine neue Auflage, welche von den diesen Hafen verlassenden Schiffen erhoben wird, und zwar mit: 4 Realen (42 kr.) pr. Tonne bei Versegelung nach europäischen Häfen und 8 Realen (84 kr.) pr. Tonne bei Versegelung nach Amerika.

Ausserdem müssen jetzt die im Hafen liegenden Schiffe eine Consumsteuer von $^{18}/_{100}$ Realen (nicht ganz 2 kr.) pr. Kopf und Tag bezahlen.

Bezüglich der mit Steinkohlen anlangenden Fahrzeuge, und zwar namentlich bei grösseren Dampfern, geschieht infolge der zur Zeit vorgeschriebenen Aichungs-Directiven, wornach weder gemessen noch gewogen wird, die Abschätzung in der Weise, dass gewöhnlich nur für $^2/_3$, oft gar nur für die Hälfte der vorhandenen Menge die Tonnenabgabe berechnet wird.

Alle amtlichen Daten über den Import dieses Platzes müssen stets weit hinter der Wirklichkeit zurückbleiben; denn Malaga ist durch die Nähe Gibraltar's das grosse Emporium des spanischen Schmuggelhandels.

Bei politischen Unruhen, bei einem Zustande wie derjenige, in welchem sich das Land im Jahre 1873 befand, wo der unerlaubte Handel leicht und ohne Gefahr zu betreiben war, da öffnen sich die Schleusen Gibraltar's und überschwemmen uns mit englischen Waaren. Wiebald aber die Lage der Dinge wieder eine mehr geordnete ist, dann wird dieser Betrieb schwieriger; und so war es auch im letztverflossenen Jahre.

Nach den Aufschreibungen des hiesigen Zollamtes wurden 1874 von den Hauptgegenständen der Einfuhr folgende Mengen bezogen:

Gusseisen	Ctr. à 46 Klgr.	24.810	Verzinntes Blech .	Kisten	2.756
Stangeneisen . . .	Stück	830	Stahl	„	1.383
Schienen	„	8.036	Steinkohlen . . .	Ton. à 1000 K.	31.318
Eiserne Fassreife	Bund à 25 Klg.	16.460	Holzkohlen . . .	„	3.350
Nägel	Fässer	646	Baumwolle . . .	Ballen	9.276
Eisenblech . . .	Bund	787	Garne	„	1.277
Maschinentheile . .	Colli	2.630	Baumwoll- u. Schafwollmanufacte .	„	1.111
Eisen- und Kurzwaaren	„	1.712	Gewebte Stoffe . .	Colli	654

Digitized by Google

Dielen (aus Russland u. Schweden)	Stück	290.812	Petroleum	Fässer	9.066
Bretter (aus Portugal)	„	165.621	Sprit	„	2.021
Eisenbahnschwellen	„	13.229	Klippfisch	Ctr. à 100 Klg.	66.523
Fassdauben (aus Amerika) . . .	„	1,746.289	Zucker	Kisten	5.352
Petroleum	Kisten	45.608	Kaffee	Säcke	1.299
			Cacao	„	1.548
			Pfeffer	„	1.428
			Häute	Stück	10.750

Der Import aus Oesterreich-Ungarn ist unbedeutend. Im vorigen Jahre beschränkte er sich auf einige Maschinen und Geräthschaften aus Klosterneuburg und auf geringe Mengen von Kurzwaaren aus Wien, im Gesammtwerthe von 7000—8000 fl.

Die Verbindungen liessen sich jedoch voraussichtlich erweitern, wenn unsere Fabrikanten sich entschlössen, diesem Lande in der Weise Beachtung zu schenken, wie es die Engländer, Franzosen und Deutschen thun. Der guten Handelshäuser, die volles Vertrauen verdienen, giebt es hier genug; auch findet der unternehmende Fabrikant Absatz für seine Waare, ohne grössere Gefahr als anderswo zu laufen, wenn er nur mit der gehörigen Vorsicht operirt und seine Informationen bei zuverlässigen Persönlichkeiten sucht.

Einige wenige Häuser, darunter nur zwei fremde Firmen, stellten im vorigen Jahre ihre Zahlungen ein, was zumeist blos die Folge von zu gewagten Speculationen oder unerwartet eingetretenen Conjuncturen war. So z. B. fielen amerikanische Fassdauben und Werkholz überhaupt plötzlich um 30 pCt., wodurch Mancher den Gnadenstoss erhielt.

Für den Export ist Malaga der bedeutendste Markt Spaniens. Im Jahre 1874 gelangten von hier, soweit bekannt, folgende Hauptgegenstände zur Ausfuhr:

		Menge	Werth, fl.
Muscatelrosinen	Kisten à 25 Pfund*)	1,711.734	7,000.000
	Körbe „ 50 „	30.163	150.000
	Fässer „ 100 „	11.898	156.000
Mandeln	Kisten	22.053	350.000
	Körbe	2.004	12.000
	Säcke „ 100 „	3.374	35.000
Feigen	Centner „ 100 „	11.000	75.000
Grüne Weintrauben	Fässer	6.782	80.000
„ Citronen	Kisten à 1200 Stück	22.107	450.000
„ Orangen	„ „ „	8.225	150.000
Orangen- und Citronenschalen	Centner	4.236	60.000
Wein	Fässer à 480 Liter	16.550	2,300.000
Olivenöl	Centner	232.600	5,000.000
Seife	„	8.200	160.000
Weizen	Metzen	5.000	35.000
Spitzerbsen	„	16.000	170.000
Spartogras	Ballen à 115 Kilogramm	17.000	200.000
Blei	Centner	163.466	1,600.000
		Gesammtwerth	17,983.000

*) 100 Pfund = 46 Kilogramm.

Digitized by Google

Der Hauptconsument der von hier exportirten Früchte ist immer Amerika. Von Muscatelrosinen erhalten die Vereinigten Staaten immer ²/₃ der ganzen Ernte, voriges Jahr 1,200.000 Kisten. Nach England gingen 180.000 Kisten und der Rest vertheilte sich auf andere Länder.

Von Olivenöl bezog England 80.000 Centner, Deutschland 50.000 Ctr., Russland 45.000 Ctr., Frankreich 30.000 Ctr., Holland und Belgien (theilweise im Transit für Süddeutschland) 15.000 Ctr., Schweden und Norwegen 5000 Ctr.

Der Hauptabnehmer der hiesigen Weine ist Central- und Südamerika; Nord-Amerika und England wenden sich mehr nach Cadix und Jerez. Unter den europäischen Ländern steht Deutschland obenan bei dem Bezuge von Malaga-Weinen, die dort wohl hauptsächlich zur Verbesserung der schwachen Landweine dienen.

Auch mit Frankreich hat sich hier in den letzten Jahrzehnten ein ganz bedeutendes Geschäft in feinen Weinen entwickelt, wozu das Kaisserreich den Ton angab. Namentlich die süssen Sorten scheinen jetzt in der That dort Modeartikel geworden zu sein; sie verdienen auch alle Beachtung, da sie durch Alter und sorgfältige Behandlung gute Eigenschaften entwickeln.

Blei geht hauptsächlich nach England, Frankreich und Russland.

Die österreichisch-ungarische Monarchie bezieht nur Weine und Rosinen. Bei dem gänzlichen Mangel an einer directen Verbindung mit Triest geschieht die Verladung über Holland und Deutschland, so dass sich diesfalls keine genauen Daten geben lassen. Nach annähernder Schätzung dürfte jedoch dieser Verkehr derzeit die Werthsumme von 30.000—40.000 fl. nicht übersteigen.

Malaga kann nicht als Fabriksstadt gelten, seine Verhältnisse sind mehr der Landwirthschaft zugewendet; auch stehen die hohen Preise der Wohnungen und Lebensmittel im Wege. Trotzdem werden in dieser Hinsicht Fortschritte gemacht und kommen alljährlich neue Gewerbszweige in Betrieb.

Nebst zwei grossen Spinnereien hat Malaga drei Zuckerraffinerien, die jährlich bei 45.000 Ctr. Zuckerrohr auspressen. Auch in den weiteren Umgebungen der Stadt befinden sich noch einige derlei Fabriken.

Wie in allen andern Städten, musste auch hier die Bank von Malaga ihre Noten einberufen. Statt sich mit der Succursale der neuen Nationalbank zu fusioniren, zog die Anstalt vor, zu liquidiren, und löste auch ihre Circulationsmittel redlich ein.

Die momentane Werthverringerung der umlaufenden Banknoten, die Befürchtungen, welche ein grosser Theil des Publicums für die Solidität der Malagabank hegte, sowie der Mangel an baarem Gelde waren die Hauptursachen der aussergewöhnlichen Fluctuationen, welche die hiesigen Wechselcourse im vorigen Jahre zeigten.

Es variirten nämlich dreimonatliche Wechsel auf: London zwischen 48—51 d., Paris zwischen 5—5·30 Francs, Hamburg zwischen 4—4·35 pr. Piaster von 20 Realen Vellon.

In Rosinen war die letztjährige Ernte kleiner als 1873 und die Frucht nicht so schön. Preise hielten sich mässig. Citronen und Orangen gaben einen reichen Ertrag. Die Anpflanzungen von diesen Früchten nehmen jährlich zu. In Feigen erzielte man bei schlechter Qualität nur eine sehr knappe Ernte, infolge der grossen Dürre.

Das Ergebniss der Weinlese zeigte wohl einen Ausfall in der Menge um ungefähr ¹/₃ im Vergleich zum Vorjahre, dagegen war die Qualität sehr zufriedenstellend, namentlich in süssen Weinen. Die anderen Sorten sind im Allgemeinen etwas zu herb ausgefallen.

Von Olivenöl wurde nur sehr wenig gewonnen, so dass der Export des Jahres 1875 um ein Bedeutendes hinter 1874 zurückbleiben wird.

Digitized by Google

Nach dem neuesten Census zählt Malaga 92.611 Einwohner; mit Einbeziehung der Vorstädte dürften es jedoch nahezu 110.000 sein. Die Fabriken ziehen immer mehr Arbeitskräfte heran. Das Klima ist gesund; erwachsene Personen erreichen gewöhnlich ein hohes Alter, nur unter den Kindern sind besonders während der Sommermonate die Todesfälle unverhältnissmässig häufig. So starben im vorigen Jahre 1122 Männer, 841 Frauen und 2850 Kinder.

Die Herbeileitung der erforderlichen Menge trinkbaren Wassers von dem 10 Kilometer entfernten Torremolinos aus ist leider noch immer ein frommer Wunsch der Bevölkerung von Malaga.

Ein anderes Werk von besonderer Wichtigkeit für den hiesigen Handel ist die Vertiefung des Wasserbeckens im Hafen, der rasch versandet. Es ist kaum noch genug Wasser da, um Schiffe von grösserem Tiefgang aufzunehmen. Auf der Binnenseite des Leuchtthurmes, wo früher Schiffe von 15 Fuss Tiefgang ankern konnten, kann man jetzt trockenen Fusses spazieren gehen.

Der Handelsstand hat sich entschlossen, die Sache selbst in die Hand zu nehmen, und es wird projectirt, den alten Hafen nicht nur auszubaggern, sondern ihn durch Verlängerung des Molo um mehrere hundert Meter zu erweitern und ihn auf solche Weise mehr gegen die hier so gefährlichen Ostwinde zu schützen. Die nothwendigen Mittel zur Ausführung des Projectes hofft man durch Einhebung einer neuen Taxe auf Schiffe und Ladungen zu gewinnen.

Die neu eingeführte Consumsteuer wird nicht nur von den am Platze verbrauchten Gegenständen, sondern auch von solchen Waaren erhoben, die nur für den Transit bestimmt sind. Hundert Liter ordinärer Rothwein zahlen 24 Realen (2 fl. 52½ kr.) Consumgebühr.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Finnmarken im Jahre 1874.

Tromsö. Im letztverflossenen Jahre ist kein Schiff unter österreichisch-ungarischer Flagge in den Häfen dieses Bezirkes erschienen, und ebensowenig hat eine directe Waarenzufuhr aus nationalen Häfen mittels fremder Fahrzeuge stattgefunden.

Dagegen lässt sich vermuthen, dass eine nicht unbedeutende Menge österreichisch-ungarischer Erzeugnisse, namentlich Manufacturwaaren und Weine, auf indirectem Wege hieher importirt wurde.

Vom Auslande liefen 922 Schiffe von 43.209 norwegischen Commerzlasten (89.873½ österreichisch-ungarische Aichungstonnen) in den diesseitigen Häfen ein und 893 Schiffe von 43.053½ Lasten (89.550½ Aichungstonnen) wurden ebendaselbst ausclarirt.

Nach Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres haben im vorigen Jahre folgende Expeditionen stattgefunden:

Verschiffungshäfen	Schiffe	Aichungs-Tonnen	Ladungsmenge: Rundfische Woge	Ladungsmenge: Thran Tonnen
Tromsö	11	1513	71.751	.
Hammerfest	19	2808	132.673	.
Wadsö	13	1496	79.845	.
Wardö	13	2048	103.780	46
Zusammen	56	7865	388.049	46
Dagegen in 1873	53	6467	317.293	.

Digitized by Google

Von den Ladungen des Jahres 1874 ist ohne Zweifel viel nach Triest dirigirt worden, eine genaue Angabe hierüber lässt sich jedoch von hieraus nicht machen, weil die Bestimmungsorder für Rundfischsendungen nach dem Adriatischen Meere selten bei Zeichnung des Connossements, sondern in der Regel erst in den gewöhnlichen Anlaufshäfen Gibraltar, Messina, Ancona oder Pirano gegeben werden.

Die letztjährige Gesammtausfuhr von hiesigen Producten betrug folgende Mengen:

Verschiffungs-häfen	Rundfische	Rothscheer	Getrocknete Seyfische	Gesalzene Fische	Thran Tonnen	Häringe Tonnen	Guano Pfd.
	W	o	g	e			
Tromsö . . .	94.247	30.539	28.809	19.080	6.128	32.019	.
Hammerfest .	157.676	16.687	14.838	104.365	14.515	1.218	.
Wadsö . . .	80.045	4.895	3.102	47.621	10.536	1.013	2,367.508
Wardö . . .	103.780	13.443	.	197.832	8.114		.
Zusammen . .	435.748	65.564	46.749	368.898	39.293	34.250	2,367.508

Ihrer Bestimmung nach vertheilen sich diese Mengen folgendermassen:

Bestimmung	Rundfische	Rothscheer	Getrocknete Seyfische	Gezalzene Fische	Thran Tonnen	Häringe Tonnen	Guano Pfd.
	W	o	g	e			
Mittelländ. und Adriat. Meer	388.049	.	.	.	46	.	.
Russland . .	.	62.664	8.988	364.032	.	1.143	.
Deutschland .	3.341	397	273	.	36.679	13.533	1,880.108
England . . .	.	.	.	4.866	1.280	.	32.000
Holland . . .	44.358	154	.	.	70	.	.
Schweden . .	.	7	36.850	.	.	15.441	.
Dänemark . .	.	2.342	638	.	1.218	4.133	455.400
Zusammen . .	435.748	65.564	46.749	368.898	39.293	34.250	2,367.508

Die Ausbeute der Fischerei an den Lofoten-Inseln wird auf 19 Mill. Stück Dorsch geschätzt. Davon wurden ca. 11½ Mill. zu Klippfischen gewirkt, während der Rest von 7½ Mill. als Rundfisch zur Versendung gelangte. Das geringe Ergebniss dieser Fischerei wurde durch ungewöhnlich hohe Preise völlig aufgewogen.

Bei dem Winter- und Frühjahrsfange in Finnmarken wurden ungefähr 16 Mill. Stück gewonnen, was für diese Fischerei, die selten über ⅔ der Ausbeute der Lofotener Fischerei zu betragen pflegt, als ein aussergewöhnlich grosses Quantum angesehen werden kann. Von diesen 16 Millionen wurden ungefähr 7½ Mill. zu Klippfischen und der Rest zu Rundfischen gewirkt. Der grösste Theil des Fanges wurde in einem ganz kurzen Zeitraume gemacht, was auf die Preise einen ganz empfindlichen Druck ausübte.

Die Sommer- und Seyfischerei misslang beinahe gänzlich.

Der Fang von Grosshäringen, der in den Monaten November bis Februar auf der Strecke von Helgoland in Nordlands-Amt bis zur Stadt Tromsö stattzufinden pflegt, wird für die Saison 1874/75 auf 240.000 Tonnen veranschlagt, was gegen 1873/74 eine kleine Abnahme bildet. Von dieser Menge wurden ungefähr 60.000 T. im Amte Tromsö und der Rest in Nordlands-Amt gefischt.

Digitized by Google

Die auf den Wallross- und Robbenfang im nördlichen Eismeere zunächst von den Städten Tromsö und Hammerfest ausgerüsteten Fahrzeuge kamen mit einem durchschnittlich guten Fange zurück, wogegen die auf den Weissfischfang nach denselben Gewässern ausgesendeten Expeditionen beinahe gar keinen Fang machten.

Handels- und Schifffahrtsverhältnisse von Calcutta im Jahre 1874.

Calcutta. In Bezug auf die Schifffahrtsbewegung in diesem Hafen sind wesentliche Aenderungen zu verzeichnen. Während früher verhältnissmässig nur wenige Dampfer mit Calcutta verkehrten, sieht man hier jetzt eine grosse Anzahl solcher Schiffe Handelsgüter bringen oder wegführen, welche früher fast ausschliesslich Segelschiffen Beschäftigung gewährten.

Der directe Handel mit dem Mittelmeer, welcher durch die Eröffnung des Suez-Canals in lebhaften Aufschwung gekommen ist, hat hauptsächlich zur Ausdehnung des Verkehrs von Dampfern beigetragen.

Auch in den Häfen der Provinz Birma (Akyab, Rangoon etc.) nehmen jetzt Dampfschiffe in grossem Maassstabe zu günstigen Frachtsätzen an dem Reisexporte Theil.

Die Einrichtungen für die Entlöschung von Dampfern und Segelschiffen in Calcutta sind in den letzten Jahren bedeutend verbessert worden. Wo sich noch vor wenigen Jahren längs der Stadt ein unbeschütztes und offenes, mit primitiven und kostspieligen Hilfsmitteln zur Manipulation der Frachtgüter versehenes Ufer hinzog, findet sich heute eine Reihe stattlicher Magazine mit Dampfkrahnen, Aus- und Einladebrücken, sowie jede moderne und zweckmässige Vorrichtung zur Handhabung der Ladungen.

Dadurch ist es Dampfern jeder Grösse möglich gemacht, das Geschäft des Entlöschens und Beladens innerhalb weniger Tage zu beendigen, wobei eine namhafte Ersparniss gegen das frühere ebenso langsame als kostspielige System mit den Leichtern (cargoboats) erzielt wird.

Diese Anlagen sind der Aufsicht eines aus Kaufleuten bestehenden Ausschusses (Port Trust Committee) anvertraut, welches unter der Controle und dem Beistande der Regierung, sowie mit ausreichenden Capitalien zur Schaffung weiterer Erleichterungen für die Schifffahrt arbeitet.

Noch bleibt zu erwähnen, dass mit einem Kostenaufwand von 220.000 Pfd. Stlg. eine eiserne Schiffbrücke in grossartigem Styl über den Fluss Hugli bei Calcutta gebaut wurde, um diese Stadt mit dem am gegenüberliegenden Ufer befindlichen Bahnhofe der Calcutta-Bombay-Eisenbahn zu verbinden.

Mit dem Bau von neuen Bahnlinien, Strassen und Verkehrsmitteln jeder Art sind voriges Jahr in Britisch-Indien sehr bedeutende Resultate erzielt worden, Dank den Unterstützungsoperationen, welche von Seiten der Regierung zur Abhilfe gegen die einen dichtbevölkerten Theil von Bengalen bedrohende Hungersnoth in ausgedehntem Maassstabe organisirt wurden und diese Calamität auch in sehr erfolgreicher Weise bekämpften.

Ausser der Lösung der genannten grossen Aufgabe hat das Departement für öffentliche Arbeiten überhaupt neuerer Zeit eine ungewöhnlich grosse Thätigkeit ent-

Digitized by Google

wickelt, welche in den benachbarten unabhängigen Staaten Nachahmung im Bau von Eisenbahnlinien findet.

Die Herstellung einer Schienenstrasse längs des Irawaddy-Flusses — die erste Linie in Britisch-Birma — wird einen neuen wichtigen Handelsweg in der Richtung nach dem westlichen China hin eröffnen.

Concessionen für neue Eisenbahnlinien an Privatgesellschaften sollen in Zukunft nicht mehr ertheilt werden. Die Verwaltung der Staatsbahnen hat durchweg das System der engen (Meter-) Schienenstränge angenommen.

Vielleicht in keinem Lande der Welt ist es wichtiger, Wasser anzusammeln und in Canälen und Reservoirs aufzubewahren, als in Indien, wo während 9 Monaten im Jahre fast kein Regen fällt und künstliche Bewässerung nöthig ist, um den Ernteertrag zu fördern und zu vergrössern.

In den nordwestlichen Provinzen und im Pendschab, den hauptsächlichsten Getreidedistricten, verfolgt man ein weitverzweigtes Canalsystem, doch wird es noch eine Reihe von Jahren dauern, bis eine genügende Anzahl von Canälen hergestellt sein wird, um die Productionsfähigkeit dieser Districte vollständig zu entwickeln.

Ungeheuere Strecken Landes liegen wegen Wassermangel noch unbebaut, denn der Charakter des indischen Bauern sträubt sich gegen die Annahme von Neuerungen, und die Verbesserung seiner Lage kann nur langsam erreicht werden. Die Regierung hilft indessen in allen Fällen, wo ihre Massregeln von Nutzen sein können, und thut ihr Möglichstes für die allgemeine Wohlfahrt des Landes.

Der Handel Ostindiens, welcher seit 1864 mehr oder weniger darnieder lag, hat auch im letztverflossenen Jahre kein zufriedenstellendes Resultat geliefert; und zwar bezieht sich dies ebensowohl auf den Import europäischer Manufacturwaaren, als auf den Export indischer Producte.

Die hiesigen Märkte scheinen immer noch als Abzugscanäle für manche in Europa unverkäufliche Fabrikate benützt zu werden, und so lange dies fortdauert, ist eine Besserung nicht zu erwarten.

Der Fehler ist weniger in ungünstigen hiesigen Marktverhältnissen, als vielmehr in der Unkenntniss oder Unerfahrenheit der Verschiffer in Europa zu suchen.

Die Errichtung zahlreicher Baumwollspinnereien in grossem Maassstabe bei Calcutta, Bombay und auf mehreren Plätzen im Inlande beeinträchtigt jetzt das Importgeschäft in europäischen Baumwollwaaren nicht wenig.

Letztere sind dem indischen Zoll unterworfen, während die hiesigen Fabrikate Steuerfreiheit geniessen; dabei sind die Arbeitslöhne hierzulande billig und das Rohmaterial nebst Kohlen in nächster Nähe zu bekommen.

Alles das macht es erklärlich, warum mit den importirten Waaren so schlechte Resultate erzielt werden. Die Kaufleute und Fabrikanten von Manchester drängen bei der Regierung auf Abschaffung des Importzolles, haben aber bis jetzt ihren Vorschlag noch nicht durchgesetzt.

Ein anderer Industriezweig, der hier neuerer Zeit sehr in Aufschwung kam, ist die Fabrikation von Juteartikeln. Bekanntlich versorgt das östliche Bengalen beinahe ausschliesslich den Bedarf der ganzen Welt an roher Jute.

Man nimmt mit Recht an, dass sich dieser Artikel hier billiger verarbeiten lasse, als an weit entfernten Plätzen, und somit sind hier mehrere sehr bedeutende Jute-Fabriken entstanden, welche das Rohmaterial zu Packleinwand und Gunnysäcken ver-

Digitized by Google

arbeiten. Ebenso wie die hiesigen Baumwollspinnereien mit Manchester, so concurriren die hiesigen Jutefabriken mit Dundee.

Es ist eine einigermassen auffallende Erscheinung, dass Europäer in Indien so wenig Antheil am Ackerbau nehmen. Nur Indigo- und Theepflanzer machen hievon eine Ausnahme und behaupten eine hervorragende Stellung unter den hier ansässigen Europäern.

Der Indigobau ist manchen Wechselfällen unterworfen; die letztjährige Ernte betrug ca. 80.000 Maunds, blieb also um ungefähr 20.000 Maunds hinter dem Durchschnitte zurück.

Die Theepflanzungen befinden sich in einer ausserordentlich günstigen Lage; die Ausdehnung bereits eingerichteter Plantagen und die Anpflanzung neuer Gärten wird mit grossem Eifer betrieben.

Die Production von indischem Thee ist bereits so sehr entwickelt, dass sie dem chinesischen Theegeschäfte ernsthafte Concurrenz macht. Der indische Thee ist in Qualität viel stärker und besser als der chinesische, weil er hier unter europäischer Aufsicht gezogen und fabricirt wird, während in China nur Eingeborene sich damit beschäftigen.

Da die Nachfrage nach gutem Thee stets im Wachsen ist, so haben die indischen Theepflanzer ohne Zweifel eine gute Zukunft vor sich. Bei sorgfältiger Auswahl und gehöriger Bewirthschaftung des Bodens hat die Theecultur in letzter Zeit 30 bis 50 pCt. abgeworfen.

Die gedrückte Lage der hierländigen kaufmännischen Interessen scheint Ursache zu sein, dass man am hiesigen Platze und im Inlande den industriellen Unternehmungen mehr Aufmerksamkeit zuwendet. So enstanden Baumwoll- und Jutespinnereien; indessen blieb man dabei nicht stehen.

Mit Ausnahme des Betriebes von Kohlenbergwerken ist der Mineralreichthum dieses Landes bisher wenig berücksichtigt worden. Man hatte lohnende Beschäftigung und hinreichende Verwendung für Zeit und Geld an den gewöhnlichen merkantilischen Unternehmungen.

Da fanden sich plötzlich Spuren von Eisenerz in verschiedenen Districten, ganz nahe den Kohlenbergwerken, und eine von Regierungsgeologen angestellte Untersuchung ergab ein so günstiges Resultat, dass sich sofort einige Gesellschaften zur Ausbeutung dieses neuen Industriezweiges bildeten.

Trotz der grossen aussergewöhnlichen Ausgaben der Regierung während der Hungersnoth wurde für 1875 eine Anleihe von nur 2½ Million Pfd. Stlg. ausgeschrieben, und sollte dieselbe nur in Indien zur Unterschrift aufgelegt werden. Die Finanzlage Indiens ist eine sehr günstige.

Die deutschen Silbersendungen nach dem Osten dauern fort und die dadurch entstandene Umwälzung in den Wechselcoursen zwischen Indien und Europa ist deshalb noch immer vorherrschend. Der Cours auf Europa zeigte zu Ende 1874 eine Entwerthung der indischen Münze (Rupie) von ca. 6 pCt. im Vergleiche zu deren Durchschnittswerth in den diesen Silbersendungen unmittelbar vorhergehenden 16 Jahren.

Schiffe unter österreichisch-ungarischer Flagge haben im vorigen Jahre den Hafen von Calcutta nicht besucht.

Digitized by Google

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Erhebung der k. und k. Consular-Agentien in Limerick und Belfast zu Honorar-Viceconsulaten allergnädigst zu genehmigen und den Handelsmann John Richard Tinsly in Limerick, sowie den Handelsmann Robert Andrews in Belfast zu unbesoldeten Viceconsuln in den gedachten Städten mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren huldreichst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 1. Juli 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem ehemaligen Gerenten des k. und k. Generalconsulates in Moskau, L. G. Plancher, den Orden der eisernen Krone III. Classe taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 3. August 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann Friedrich Perret in Livorno zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consular-Gebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 22. August 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann Ernst v. Baumbach in Milwaukee zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 29. August 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Generalconsul in Genua Franz Ritter v. Soretić das Comthurkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 4. September 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Ministerialrath und Generalconsuls-Stellvertreter Dr. Leopold Walcher Ritter v. Moltheim das Commandeurkreuz des päpstlichen St. Gregor-Ordens, den türkischen Medjidje-Orden III. Classe und das Ritterkreuz des kön. italienischen St. Mauritius- und Lazarus-Ordens, der k. und k. Generalconsul Svetozar Theodorović den türkischen Medjidje-Orden III. Classe, sowie der k. und k. Generalconsul Georg v. Martyrt das Commandeurkreuz des kön. portugiesischen Christus-Ordens annehmen und tragen dürfen.

— Der k. und k. Consul Karl v. Kwiatkowski hat sich auf seinen neuen Dienstposten nach Trapezunt begeben und die interimistische Leitung des Consulates in Galatz dem k. und k. Viceconsul Kiparissi übertragen.

— Der für San Juan de Puerto Rico ernannte k. und k. Consul W. N. Latimor hat Seitens der kön. spanischen Regierung das Exequatur erhalten und sofort die Führung der Dienstgeschäfte angetreten.

— Der zum k. und k. Consul für das Fürstenthum Monaco unter unveränderter Belassung in seinen bisherigen Functionen ernannte k. und k. Consul George d'Auzac in Nizza hat sein Amt in ersterwähnter Eigenschaft angetreten.

— Der neu ernannte k. und k. Viceconsul John Richard Tinsly in Limerick hat nach erhaltener Anerkennung Seitens der kön. britischen Regierung seinen Posten angetreten.

— Der k. und k. Viceconsul V. Escher in Aden hat von den Localbehörden das Exequatur erhalten und sofort die Dienstesgeschäfte übernommen.

— Der k. und k. Consul Eugen v. Csórgeő in Corfu ist von seinem Urlaube zurückgekehrt.

Digitized by Google

Schifffahrts- und Handelsbewegung von Kiel im Jahre 1874.

Kiel. Der letztjährige Verkehr im hiesigen Hafen stellte sich trotz der im Allgemeinen ungünstigen Handelsverhältnisse sowohl bezüglich der Schiffzahl als auch bezüglich des Tonnengehaltes etwas höher als in 1873; dagegen dürften die Geschäfts-Resultate in den Hauptbranchen: Getreide, Holz, Kohlen und Eisen bei den durchwegs nachgebenden Preisen minder günstig als im Vorjahre ausgefallen sein, wenn auch die Handelsleute von Kiel fast ohne Ausnahme nur mit grosser Vorsicht operirten.

Die Gesammtzahl der im Jahre 1874 ein- und ausgelaufenen Handelsfahrzeuge vertheilt sich auf die einzelnen Flaggen in nachstehender Weise:

Flagge	Segelschiffe Zahl	Segelschiffe Lasten à 2000 Kilogr.	Dampfer Zahl	Dampfer Lasten
Einlauf.				
Norddeutsche	1953	36.949	303	18.330
Dänische	847	17.210	546	58.732
Schwedische	124	8.974	3	443
Norwegische	35	2.787	1	236
Russische	42	5.146	.	.
Englische	22	2.429	14	4.909
Holländische	25	1.113	.	.
Zusammen	3048	74.608	867	82.650
Auslauf.				
Norddeutsche	2010	38.532	298	18.547
Dänische	846	17.191	549	59.572
Schwedische	125	8.906	3	443
Norwegische	36	2.918	1	236
Russische	41	5.091	.	.
Englische	21	2.383	13	4.898
Holländische	24	1.081	.	.
Zusammen	3103	76.102	864	83.696

Die Kieler Rhederei zählte am Schluss des Jahres 81 Schiffe mit 30.304 Kubikmeter Tragfähigkeit. Im Bau verblieben auf der Werfte der Norddeutschen Schiffbau-Actiengesellschaft: 4 Dampfer; auf der Werfte von A. Conradi & Sohn: 2 Barkschiffe; auf der Werfte von G. Ihms: 1 Barkschiff. Unter diesen neu zu bauenden Fahrzeugen befanden sich 2 (1 Dampfer und 1 Barkschiff) für hiesige Rechnung.

Am Getreidemarkte von Kiel herrschte in den ersten Monaten des vorigen Jahres ein recht lebhafter Verkehr bei fester Stimmung, welch' letztere indessen im April und Mai durch grössere Zufuhren wesentlich geschwächt wurde. Der Umsatz gestaltete sich schleppend und Preise gaben bei glänzenden Aussichten für die neue Ernte nach.

Digitized by Google

In der zweiten Jahreshälfte war nur vereinzelt eine etwas regere Frage bemerkbar. Die hiesigen Getreidefirmen operirten mit grosser Vorsicht und erfuhren durch den abnormen Preisfall während des Monats September, indem Weizen innerhalb weniger Tage beiläufig um 6 Mark, Roggen, Gerste und Hafer je um 3 Mark pr. 100 Kilogramm netto fielen, nur einzelne Verluste.

Der Preis für bessere Gattungen Weizen eröffnete mit 26—27 Mark pr. 100 Kilogramm netto und ging bis Ende März allmälig auf 23—24 Mark zurück, welchen Stand er bis in den September hinein behauptete. Der reiche Ausfall der neuen Ernte bewirkte dann einen plötzlichen Rückgang bis auf 18 Mark und gegen Ende des Jahres war bei stets genügendem Angebot auch dieser Preis nur für feinste Qualitäten zu erzielen.

Roggen bedang in den ersten Monaten 19—20 Mark pr. 100 Kilogramm netto. Bei günstigen Ernteaussichten ging alte Waare nach und nach bis auf 17 und 16 Mark zurück, während das neue Gewächs gleich nach der Ernte mit 20—21 Mark, fast ausschliesslich zu Saatzwecken, willig bezahlt wurde. Nach Befriedigung des Saatbedarfs stellten sich die Preise auch für neuen Roggen sehr bald auf 16—17 Mark und gegen Ende December war bei schleppendem Absatz nur mehr 15—16 Mark zu erlangen.

Gerste galt bis gegen die Ernte 19—20 Mark pr. 100 Kilogr. netto und wurde davon, ausser für Brennereien, auch Manches zu Saatzwecken versendet. Nach beschaffter Ernte, deren Resultat ein sehr befriedigendes zu nennen ist, wurde nur noch kurze Zeit 17—18 Mark bezahlt; denn das reichlichere Angebot veranlasste sehr bald einen Rückgang auf 16—17 Mark, welcher Stand nur schwer behauptet wurde.

In Hafer fand fast nur Umsatz für den Consum statt. Preise hoben sich pr. 100 Kilogramm netto zwischen Januar und September stufenweise von 17—18 auf 19½ bis 20½ Mark und fielen nach beschaffter guter Ernte rasch auf 16½—17½ Mark.

Oelsaaten lieferten bei schöner Qualität mit geringen Ausnahmen ein befriedigendes Erträgniss. Die ersten Partien Raps wurden pr. 100 Kilogr. netto mit 25½ bis 26 Mark, Rübsen mit 25—25½ Mark bezahlt. Bei grösserem Angebot gingen später diese Preise um ca. 1 Mark zurück. Einiges kam zum Versand nach Holland und Westphalen, aber das Meiste ging an hiesige und inländische Mühlen ab.

Die Ernte war im Ganzen sehr gut, stellenweise so vorzüglich, wie seit Jahren nicht. Der Ertrag an Körnern stellte sich im Durchschnitt wie folgt: Weizen 1·06; Roggen 1·02; Gerste 1·01; Hafer 1; Erbsen 0·89; Kartoffeln 0·96; Oelsaaten 0·96.

Ein- und Ausfuhr zur See umfassten folgende Hauptartikel:

Waarengattung		Einfuhr	Ausfuhr
Weizen	Ctr.	88.233	2.732
Roggen	„	192.037	33.760
Gerste	„	103.067	2.791
Hafer	„	52.203	1.936
Buchweizen	„	371	3.296
Erbsen	„	16.140	759
Bohnen	„	339	376
Wicken	„	3.649	30
Graupen etc.	„	12.773	2.951
Oelsaaten	„	56.421	1.133
Kartoffeln	„	22.751	8.591
Kleesaat etc.	„	680	4.461
Kleie	„	1.830	15.799
Mais	„	.	522
Steinkohlen	„	1,307.214	.

Digitized by Google

Waarengattung		Einfuhr	Ausfuhr
Torf	Lasten	778	.
Bauholz	„	19.549	1.162
Brennholz	Kubikmeter	2.420	.
Felle	Ctr.	8.911	8.885
Hadern	„	10.894	829
Roheisen	„	2.550	.
Eisen in Stangen und Platten	„	19.958	1.602
Altes Eisen	„	438	3.586
Butter	„	21.108	2.391
Käse	„	1.509	4.924
Mauersteine und Dachziegel	Tausend	14.843	.
Kalksteine	Faden	875	.
Cement	Tonnen	10.788	1.308
Salz	Hektoliter	640	701
Seegras	Ctr.	1.907	.
Soda	„	4.768	.
Hanf	„	9.653	.
Knochen	„	8.249	.
Schiefersteine	Tausend	671	.
Zucker und Syrup	Ctr.	.	30.413
Oelkuchen	„	.	44.220
Oel	„	.	5.111
Dünger	„	.	18.471
Hornvieh	Stück	1.941	284
Pferde	„	18	55
Schweine	„	54.401	13
Schafe	„	6.130	13
Kälber	„	3.027	14
Lämmer	„	202	.

Der Verkehr am hiesigen Buttermarkte kann im Allgemeinen als befriedigend betrachtet werden. Winterbutter auf Lieferung bis 1. Juni bedang im Januar durchschnittlich 124 Mark pr. 50 Kilogramm. Bis in den Mai hinein blieb der Preis stationär, dann aber trat ein plötzlicher Rückgang bis auf 115 Mark ein.

Für Vorsommerbutter wurde im Juli 116—124 Mark bewilligt und fanden Käufer gute Realisirung auf englischen Märkten.

Weniger lohnend war das Herbstgeschäft; für hiesigen und inländischen Consum wurde Stoppelbutter mit 139—142 Mark bezahlt. Da sich die Qualität stellenweise mangelhaft zeigte, war der Absatz nach England schleppend.

Die industriellen Etablissements der hiesigen Gegend haben, wie fast überall, unter der Ungunst der Verhältnisse leiden müssen; was zunächst aus den Berichten der Actiengesellschaften hervorgeht.

Die Norddeutsche Schiffbau-Actiengesellschaft zu Gaarden lieferte in dem Geschäftsjahre von Juli 1873 bis Juli 1874 Schiffe und sonstige Arbeiten im Werthe von 2,962.500 Mark und behielt Aufträge auf Dampfer im Werthe von ca. 3 Mill. Mark.

Die Gesellschaft musste ihre Rechnung mit einem Verluste von 299.780 Mark schliessen, welcher im Wesentlichen noch den bereits im Vorjahre schädlich wirkenden Umständen, als: theuere Arbeitslöhne, höhere Preise für Eisen, Kohlen und andere Materialien, als bei Uebernahme der Bestellungen berechnet wurde, zuzuschreiben ist.

Der Jahresbericht der Gesellschaft constatirt, dass eine beträchtliche Verminderung des Verlustconto durch Gewinn aus inzwischen abgelieferten Schiffen eingetreten

Digitized by Google

sei, und da durch Begebung der zu Anfang des Jahres beschlossenen Prioritätsanleihe genügende Mittel zum ungestörten Fortbetriebe zur Verfügung stehen, hat der Credit der Gesellschaft eine dauernde Schädigung nicht erfahren. Auch hegt man allerseits das Vertrauen, dass die trüben Erfahrungen der 2 letztvergangenen Jahre das Einlenken in die Bahn grösster Vorsicht zur Folge haben werden.

Neuerdings wurde der Gesellschaft von Seiten der kaiserlichen Admiralität der Bau einer kaiserlichen Yacht im Werthe von 900.000 Mark (exclusive Maschine) übertragen, und waren weitere Verhandlungen über den Bau einiger Kanonenboote, resp. Dampf-Avisos, im Zuge. Was die technische Ausführung der Bauten anbelangt, darf das Etablissement den besten auswärtigen Werften ebenbürtig zur Seite gestellt werden.

Auch die hiesige Actien-Braugesellschaft schloss ihr Geschäftsjahr (October 1873 bis dahin 1874) mit einem Verluste von 20.200 Mark ab. Begründet wird derselbe durch aussergewöhnlich hohe Gersten- und Malzpreise, dann durch die schädliche Nachwirkung des im Jahre 1873 stattgefundenen Kellereinsturzes, der eine Verringerung der Production wie des Absatzes zur Folge hatte; die erstere blieb um ca. 8000 Hektoliter, der letztere um ca. 4800 Hektoltr. gegen 1873 zurück.

In den Sommermonaten nahm der Verkauf wesentlich zu; das Bier ist auch stets gleichmässig schön und sehr in der Gunst des Publicums gestiegen; es steht deshalb für die nächste Zukunft ein besseres Resultat in Aussicht, um so mehr, als mit Beginn des Jahrs 1875 der Bierpreis von sämmtlichen hiesigen Brauereien von 18³/₄ auf 20 Pfg. pr. Liter erhöht wurde.

Das bedeutende Mühlenetablissement der Gebrüder Lange zu Neumühlen wurde im Lauf des vorigen Sommers aus bisher noch unermitteltem Anlass durch Feuer zerstört. Die Eigenthümer betreiben mit grosser Energie den Aufbau in noch grösserem Umfange (64 Mahlgänge anstatt, wie bisher, nur 48) und steht die Wiedereröffnung des Betriebes bis zum Herbste 1875 in Aussicht.

Die Geldgeschäfte werden am hiesigen Platze durch einige Privatbankiers, ferner durch die königliche Bank, die Spar- und Leihcasse, die Vereinsbank, die Creditbank und die erst vor einigen Jahren errichtete Kieler Bank vermittelt.

Der Geschäftskreis der königlichen Bank beschränkt sich auf Incasso und Discontirung von Wechseln, resp. Lombardirung von Werthpapieren und Waaren. Besondere Nachweise über die Rentabilität der Kieler Branche liegen nicht vor.

Das Vermögen der Spar- und Leihcasse stellte sich mit Ende Juni 1874 auf 747.689 Mark. Von dem Ueberschuss pr. 83.126 Mark wurden 36.115 Mark für gemeinnützige Zwecke verwendet. Die Spar- und Leihcasse vergütet für Einlagen bei 3monatlicher Kündigung 4 pCt. und giebt auf 3, eventuell 2 Unterschriften, resp. auf Hypotheken Vorschüsse zu 5 pCt.

Die Creditbank vermittelt zunächst den Verkehr des kleinen Handels- und Gewerbestandes. Das Capitalconto derselben betrug am letzten Juni 1874 116.074 Mark; es wurde eine Dividende von 8 pCt. vertheilt und zählte die Bank 403 Genossenschaften.

Die Vereinsbank und die Kieler Bank arbeiten je mit einem eingezahlten Actien-Capital von 600.000 Mark; erstere brachte voriges Jahr an Dividende 14 pCt., letztere 8³/₄ pCt. zur Vertheilung.

Der Verkehr in Speculationspapieren ist hier von jeher sehr klein gewesen und blieben deshalb die traurigen Verhältnisse der grossen Börsenplätze ohne nennenswerthen Einfluss. Soweit der hiesige Capitalist seine Gelder nicht in Hypotheken anlegt, nimmt er Staats- und Communalpapiere oder solide Prioritäten, resp. Pfandbriefe gut renommirter Hypothekenbanken.

Der Zinsfuss erfuhr bis über die erste Jahreshälfte hinaus nur geringe Schwankungen, und durchweg war im Privatverkehr zu 5—5¹/₂ pCt. willig zu discontiren.

Digitized by Google

Im October erhöhte sich die Rate auf 6 pCt. und im December bei allgemein knapperem Geldstande bis auf 7 pCt.

Ländliche Hypotheken stellten sich in erster Priorität auf 4 pCt., weiter hinauf reichend auf 4½ und auch 5 pCt. Städtische Hypotheken bedangen 4½—5 pCt. und war im Ganzen die Anschaffung guter Posten leicht zu bewerkstelligen.

Die dänischen Münzen sind so ziemlich ganz aus dem hiesigen Verkehre verschwunden; aus früherer Zeit datirende Zahlungsverbindlichkeiten wurden fast ausnahmslos pari in deutscher Münze geordnet und bildeten preussische Banknoten das vorwiegende Zahlungsmittel.

Die Bauthätigkeit für Private war weniger rege als in früheren Jahren, immerhin aber noch recht befriedigend. Die Bauten für die Marine, als: Casernen, Docks- und Werfte-Einrichtungen, ferner für die Universität werden nach Kräften gefördert. Die hiesige Spar- und Leihcasse bezog ein neu erbautes Gesellschaftshaus und für die königliche Bank ist mit der Errichtung eines eigenen Gebäudes der Anfang gemacht.

Dass im vorigen Jahre die Einfuhr von Mauersteinen gegen 1873 um circa 3,200.000 Stück gestiegen ist, muss hauptsächlich den grösseren öffentlichen Bauten zugeschrieben werden.

Die Einnahmen der Schleswig-Holsteinischen Bahnen betrugen im vorigen Jahre um 676.612 Mark mehr als in 1873; für die Altona-Kieler Gesellschaft kam eine Dividende von 6 pCt. zur Vertheilung. Die Eröffnung der Neumünster-Segeberg-Oldesloer Bahn wird voraussichtlich im Herbst 1875 stattfinden.

Im Uebrigen haben die neuen Projecte, abgesehen von der Linie Oldesloe-Hagenow, deren Ausbau, den Wünschen unseres Handelsstandes entgegen, in unbestimmte Ferne gerückt scheint, in neuerer Zeit günstige Aussichten genommen. Für die Linie Neumünster-Tönning ist die Betheiligung des Staates mit 468.900 Mark genehmigt und dürfte noch im Laufe des Jahrs 1875 mit dem Bau begonnen werden.

Ebenso hat das Westbahnproject Itzehoe-Heide, nachdem die betreffenden Communen durch erhebliche Zeichnungen ihr .eges Interesse bewiesen, beste Aussicht auf demnächstige Realisirung.

Weniger Chancen zeigte bisher das wieder neu aufgenommene Project Kiel-Eckernförde-Flensburg. Dasselbe wird jetzt als Secundärbahn vorgeschlagen, erfordert dabei aber immer noch die nicht geringe Bausumme von 4,600.000 Mark. Hoffentlich werden die Bemühungen des Comité's auch für diese Linie allmälig in den betreffenden Kreisen das wünschenswerthe und nothwendige Interesse erwecken.

Schifffahrts- und Handelsbewegung von Marseille im Jahre 1874.

Marseille. Die Resultate der Schifffahrts- und Handelsbewegung von Marseille im Jahre 1874 weisen, wie fast überall, einen nicht unbedeutenden Rückgang nach. Marseille wurde durch die andauernde und fast allgemeine Handelsstockung bedeutend in Mitleidenschaft gezogen. Ueberproduction und nicht entsprechender Verbrauch werden als die einzige natürliche Erklärung der so lange währenden Krisis angenommen.

Für Marseille kommt in dieser Hinsicht noch der Umstand in Betracht, dass die meisten Länder am Mittelmeere sich bezüglich der bedeutendsten Artikel schon seit Jahren von Marseille zu emancipiren trachten und zumal mit den amerikanischen Bezugsquellen sich direct in Verbindung setzen.

Digitized by Google

Endlich muss in dem ausnehmend reichen Ergebnisse der vorjährigen Ernte dieses Landes und den dadurch bedingten besonders ungünstigen Conjuncturen für den Getreidehandel, dem wichtigsten Zweige der hiesigen Handelsthätigkeit, eine der Hauptursachen der hierorts so hartnäckig andauernden Flauheit gesucht werden, deren Aufhören lediglich durch die mehr oder weniger günstigen Aussichten der diesjährigen Ernte bedingt erscheint.

Die vorjährige Schifffahrtsbewegung im Hafen von Marseille bezifferte sich in der Einfahrt: mit 8478 Schiffen von 2,423.927 Tonnen, in der Ausfahrt: mit 8641 Schiffen von 2,468.441 Tonnen. Es zeigt sich demnach, Ein- und Auslauf zusammengenommen, ein Gesammtverkehr von 17.119 Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 4,892.368 Tonnen.

Im Vergleiche mit den entsprechenden Resultaten des Vorjahres, welche eine Gesammtbewegung von 18.449 Schiffen mit 4,966.263 T. ergaben, stellt sich für 1874 ein Rückgang um 1330 Schiffe von 73.895 T. heraus.

An dem oberwähnten Gesammtergebnisse der letztjährigen Schifffahrt betheiligten sich beim Einlaufe 5133 französische Schiffe von 1,537.033 T. und 3345 fremde von 886.894 T., bei der Ausfahrt 5166 Schiffe von 1,528.447 T. und rücksichtlich 3475 Schiffe von 939.994 Tonnen.

Nach den einzelnen Flaggen vertheilt sich die fremde Schifffahrt wie folgt:

Flagge	Schiffzahl	Tonnengehalt
Italienische	1680	332.067
Spanische	474	71.722
Griechische	364	90.348
Englische	287	169.865
Oesterreichisch-ungarische	213	79.275
Russische	79	33.576
Schwedisch-norwegische	79	33.414
Deutsche	49	20.899
Türkische	33	5.517
Amerikanische	32	13.649
Holländische	15	13.186
Dänische	10	1.680
Andere	30	21.696

Aus dieser Uebersicht ist zu entnehmen, dass im Jahre 1874 Oesterreich-Ungarn unter den fremden Flaggen hinsichtlich der Schiffsanzahl den fünften und hinsichtlich der Tonnenanzahl den vierten Platz eingenommen hat.

Auffallend gegen das Vorjahr ist die bedeutende Zunahme des Schiffsverkehrs unter griechischer und englischer Flagge. Bezüglich der ersteren wird dieses Resultat durch die Aufhebung der Schiffsdifferentialgebühren, welche diese Flagge beinahe ausschliesslich trafen, bezüglich der letzteren dadurch erklärlich, dass dieselbe zum weitaus grössten Theile durch Dampfer von grosser Tragfähigkeit vertreten war.

Unter der Gesammtzahl der Handelsfahrzeuge befanden sich 3281 Dampfer mit einem Gehalte von 1,602.981 Tonnen und zwar: 2619 französische von 1,253.522 T. und 662 fremde von 349.459 Tonnen. Im Vergleiche zum Vorjahre, in welchem unter französischer Flagge 2668 Dampfer mit 1,278.499 T., und unter fremden Flaggen 613 Dampfer von 273.502 Tonnen einliefen, ergiebt sich demnach für 1874 bei den ersteren eine Verminderung um 49 Dampfer und 24.977 T., bei den letzteren eine Zunahme um 49 Dampfer und 75.957 Tonnen.

Digitized by Google

Seit 1872, also in einem Zeitraume von 2 Jahren, hat die Dampfschifffahrt im Hafen von Marseille um 221.299 Tonnen zugenommen, während gleichzeitig die Segelschifffahrt mehr als 20.000 Tonnen einbüssen musste.

Diese Steigerung, welche hauptsächlich der englischen Flagge zu Statten kommt, sollte unserer Handelsmarine zur Mahnung dienen, zumal es feststeht, dass die Frachtpreise letzterer Zeit, sei es für Dampfer oder Segelschiffe, keinen oder doch nur einen sehr geringen Unterschied zeigten, dass ferner Reisen mit Dampfschiffen ungleich rascher zurückgelegt werden und die Assecuranzauslagen dabei namhaft geringer ausfallen — lauter Verhältnisse, welche es erklärlich machen, dass die Segelschifffahrt aus dem Mittelmeere, unbedeutende Häfen ausgenommen, immer mehr verdrängt wird.

Während des Jahres 1874 haben sich in der bei dem hiesigen Marinecommissariate registrirten Dampferflotte von Marseille manche Veränderungen ergeben. Die bezüglichen Gesellschaften verfügen nunmehr über folgende Dampfer:

	Anzahl	Tonnengehalt	Pferdekraft
Messageries maritimes	54	62.132	18.530
Valery fils & Comp.	28	11.108	4.710
Société générale des transports maritimes	15	11.749	2.790
A. & L. Fraissinet & Comp.	20	7.264	2.320
Compagnie de navigation mixte	11	4.954	1.620
N. Paquet & Comp.	5	2.074	645
Cyprien Fabre & Comp.	3	1.873	340
Andere Rheder	15	4.212	1.460

Ausserdem befanden sich zu Ende 1874 im hiesigen Hafen: 29 Dampfremorqueure von 918 Tonnen und 1052 Pferdekraft, dann 693 Schiffe von verschiedenen Dimensionen, gewöhnlich embarcations de servitude genannt.

Die Gasammtzahl der Marseiller Rhedern gehörigen Segelschiffe betrug am Schlusse des vorigen Jahres 229 mit 74.820 Tonnen, mithin gegen 1873 um 10 Schiffe und 4046 T. weniger.

Auf den hiesigen Schiffswerften, welche seit einer Reihe von Jahren gänzlich unthätig waren, sind im Laufe von 1874 3 grosse Barkschiffe mit 1400 T. Tragfähigkeit, 2 kleine Dampfer und mehrere kleinere Segelfahrzeuge erbaut und vom Stapel gelassen worden.

Es dürfte jedoch hieraus ein Schluss auf die fernere Entwicklung des Schiffbaues in hiesigen Werften kaum gestattet sein, insolange für die Nationalisirung von im Auslande gebauten Schiffen die gesetzlich vorgeschriebene Verpflichtung zum Erlage von nur 2 Francs pr. Tonne des angekauften Schiffes in Geltung bleibt.

Zwar erklärt ein jüngst erlassenes Gesetz die Schiffe für ein verpfändbares Gut. Ausserdem ist, zur Aneiferung und thunlichen Unterstützung des inländischen Schiffbaues, zugleich mit dem Inslebentreten des erwähnten Gesetzes die Errichtung einer Schiffsconstructions-Bank beabsichtigt, deren vorzüglichste Bestimmung in der Gewährung von Geldvorschüssen an Constructeure von Schiffen gegen Verpfändung der letzteren bestehen soll. Nach dem Dafürhalten betheiligter Kreise wären jedoch von einer solchen Institution günstige Resultate kaum zu gewärtigen.

Die Resultate der nationalen Schifffahrt im hiesigen Hafen haben während des letztabgelaufenen Jahres einen bedeutenden Rückgang gegen 1873 erfahren.

Wenn einerseits als vorzüglichste Ursache dieses Rückganges, wie bereits erwähnt, die besonders ergiebige Getreideernte Frankreichs angeführt werden muss, so kann andererseits auch nicht geleugnet werden, dass die Concurrenz, welche unserer Marine durch die griechische Flagge und insbesondere durch die zahlreichen englischen Dampfer, von denen ein einziger die Ladung von 3—4 Segelschiffen führt,

Digitized by Google

bereitet wurde, in nicht geringem Maasse mit zu jenen minder günstigen Ergebnissen beigetragen hat.

Die im vorigen Jahre hier eingelaufenen 213 österreichisch-ungarischen Handelsschiffe von 79.275 Tonnen haben eine Waareneinfuhr im beiläufigen Werthe von 10,183.000 fl. vermittelt. Im Vergleiche mit den diesfälligen Belangen des Vorjahres zeigt sich eine Verminderung um 68 Schiffe und 30.750 Tonnen, bei gleichzeitiger Abnahme des Waarenwerthes um 3,148.000 fl.

Ausgelaufen sind 234 nationale Schiffe von 85.573 Tonnen und beladen mit Waaren im Werthe von 1,426.000 fl.; was gegen das Vorjahr ein Rückgang um 34 Schiffe, 9976 Tonnen und 1,657.500 fl. Ladungswerth ist.

Unter den ein- und ausgelaufenen Schiffen der österreichisch-ungarischen Flagge befanden sich 13 Dampfer von 12.298 Tonnen (gegen das Vorjahr um 1 Dampfer und 1797 Tonnen mehr), welche sowohl in der Ein- als Ausfuhr sämmtlich handelsthätig waren.

An dem directen Verkehre zwischen Marseille und den Häfen des österreichisch-ungarischen Küstenlandes betheiligten sich unter nationaler Flagge bei der Einfuhr 43 Schiffe mit 13.747 Tonnen und einem Ladungswerthe von 1,502.000 fl., bei der Ausfuhr 17 Schiffe mit 5609 Tonnen und einem Ladungswerthe von 175.000 fl.

In den übrigen Häfen dieses Bezirkes sind im Jahre 1874 unter österreichisch-ungarischer Flagge eingelaufen, u. zw. in:

	Schiffe	Tonnen	Ladungswerth, fl.
Cette	93	28.854	2,162.300
Toulon	1	320	50.000
Nizza	2	544	84.000

Sonach betrug die Gesammtzahl der 1874 in den diesseitigen Häfen erschienenen nationalen Handelsfahrzeuge 309 mit 108.993 Tonnen und einem Einfuhrwerthe von 12,479.300 fl.

In der nachstehenden Uebersicht sind die Resultate der letztjährigen Ein- und Ausfuhr nach Gattung und Menge der Waaren und im Vergleiche zum Vorjahre dargestellt:

Einfuhr.

Waarengattung		1874	1873
Zucker aus den französischen Colonien .	Kilogramm	23,459.153	21,105.292
Zucker aus andern Productionsländern .	„	31,077.717	38,315.163
Kaffee	„	20,183.862	20,809.244
Andere Colonialwaaren	„	17,244.288	17,250.981
Olivenöl	„	11,578.997	16,498.121
Wolle	„	21,080.319	22,569.040
Gusseisen	„	2,937.466	4,213.211
Eisen	„	1,778.428	1.303.181
Blei	„	20,681.670	23,500.031
Farbhölzer	„	7,581.755	7,140.941
Fassdauben	Stück	33.615.250	12,171.523
Bretter	„	11,540.063	10,807.761
Bauholz	Stères (à 29 Kubikschuh)	20.716	12.707
Erdmandeln	Kilogramm	77,030.398	67,433.172
Sesam	„	57,943.518	47,029.956
Schwefel	„	15,904.102	13.232.433

Digitized by Google

Waarengattung		1874	1873
Andere Oelsämereien	Kilogramm	71,082.992	87,947.818
Rohe Häute	„	8,742.732	8,732.190
Baumwolle	„	24,003.307	20,050.533
Steinkohlen	Metr. Ctr.	744.718	863.872
Reis	Kilogramm	9,981.481	10,426.833
Getreide aller Art	Metr. Ctr.	5,635.597	5.017.486
Mehl	„	22.147	64.572
Wein und Liqueure	Liter	8,029.541	4,920.091
Alkohol	„	1,916.162	1,362.581
Hanf	Kilogramm	2,980.241	3,513.477
Gold in Barren und Münzen	Gramm	22,162.436	21,748.220
Silber „ „ „ „	„	100,711.656	35,664.137
Seide	Kilogramm	3,367.507	2,241.062
Talg und Schweinfett	„	5,584.550	10,951.374
Petroleum, geläutertes	„	3,785.570	5,649.841
„ ungeläutertes	„	5,877.397	4,893.484

Ausfuhr.

Waarengattung		1874	1873
Schwefel, Salpeter, Salzsäure	Kilogramm	2,394.513	3,085.405
Weine	Liter	32,592.731	34,197.609
Geistige Getränke	„	8,685.057	11,151.192
Cerealien	Metr. Ctr.	514.541	745.287
Mehl	„	350.404	1,100.096
Kardendisteln	Kilogramm	329.800	481.345
Garne aus Wolle	„	21.777	19.224
„ „ Baumwolle	„	231.840	195.646
„ „ Flachs und Hanf	„	910.335	295.477
Krapp	„	3,612.207	4,614.522
Garancine	„	191.847	436.601
Fertige Kleider	Francs	826.745	660.461
Steinkohlen	Metr. Ctr.	2,317.072	1,121.306
Oel aus Sämereien	Kilogramm	7.864.863	4.534.039
Olivenöl	„	4.835.668	4,856.828
Maschinen und mechanische Arbeiten	Francs	5,517.896	6,197.211
Gold in Barren und Münzen	Gramm	14,447.240	9,274.861
Silber „ „ „ „	„	171,503.534	78.558.870
Möbeln aller Art	Francs	3,130.436	3,571.407
Bleiarbeiten	Kilogramm	3,797.651	2,495.407
Kupferwaaren	„	439.802	567.268
Andere Metallarbeiten	„	19,660.013	18,193.181
Häute, zubereitete und gegerbte	„	2.154.350	2,049.297
„ sonst verarbeitete	„	878.115	263.301
Seife	„	8.158.961	7,301.889
Meersalz	Metr. Ctr.	150.999	152.898
Soda	Kilogramm	7,423.214	6,476.298
Raffinirter Zucker	„	57,346.876	54,449.027
Seide	„	1,490.271	623.396
Seidenwaaren	„	379.985	439.872
Wollwaaren	„	4,012.186	3,706.040

Digitized by Google

Waarengattung		1874	1873
Baumwollwaaren	Kilogramm	11,142.186	9,030.076
Oelkuchen	"	28,757.254	22,488.523
Glas- und Kristallwaaren	"	725.923	12,085.761

Die Einnahmen des Marseiller Zollamtes bezifferten sich 1874 mit 31,741.693 Francs. Gegenüber dem Vorjahre mit einem Gebührenerträgnisse von 34,207.951 Francs zeigt sich für 1874 eine Abnahme um 2,466.258 Francs, die lediglich durch die allgemein beobachtete Einschränkung des Verbrauches erklärt werden will.

Die Menge der im vorigen Jahre aus dem Auslande hieher eingeführten Cerealien betrug, wie oben angeführt, 5,635.597 Zollctr., gegen 5,017.486 Zollctr. im Vorjahre. Der grösste Theil dieser Einfuhr fand in der ersten Jahreshälfte statt und nahm bei der immer günstiger sich herausstellenden Ernte in Frankreich allmälig ab; ja, es trat in den letzten Monaten des Jahres ein förmlicher Stillstand der Getreidezufuhren ein, da es an Kaufaufträgen aus dem Innern und der Schweiz gänzlich fehlte.

Mit Ende des Jahres bezifferte sich der disponible Vorrath an Getreide in den hiesigen Entrepôts mit ungefähr 80.000 metrischen Centnern, gegen mehr als 300.000 metr. Ctr. im Vorjahre.

An der Getreideeinfuhr nach Marseille betheiligten sich in 1874: die Häfen des Schwarzen und Azow'schen Meeres mit 3,099.360 Hektoliter, die Donauhäfen mit 600.800 Hektltr., Rumelien, Bombay und Samsun mit 862.400 Hektltr., Spanien und Italien mit 289.600 Hektltr., Algier mit 652.800 Hektoliter.

Die hinter dem Vorjahre zurückgebliebene Mehlausfuhr (im Ganzen nur 350.404 metr. Ctr.) erklärt sich lediglich durch jeden Mangel an Nachfrage aus Spanien, der Schweiz und namentlich aus dem Innern Frankreichs infolge der sehr günstigen Ernte-Ergebnisse.

Die Durchschnittspreise für Weizen bewegten sich im Laufe des Jahres zwischen 37—48·50 Francs pr. Charge à 160 Liter.

Dem Getreideverkehr reihen sich zunächst die Transactionen in Oelsämereien an, welche einen der wichtigsten Handelszweige von Marseille bilden und zur Versorgung der innerhalb der Bannmeile dieser Stadt gelegenen, die Anzahl von 40 übersteigenden Oelfabriken, von denen die meisten Dampfbetrieb haben, mit dem nöthigen Rohmaterial dienen.

Hiezu gehören insbesondere: Sesam aus Indien, Ost-Afrika, Spanien und der Türkei; Erdmandeln aus West-Afrika und Spanien; Baumwollsamen aus Aegypten, dem Orient, Sicilien, Spanien und von den Antillen. Die nachstehende Uebersicht giebt die Menge von Oelsämereien aller Art an, welche in den letzten 10 Jahren nach Marseille eingeführt wurden; es lässt sich daraus auf die stets zunehmende Wichtigkeit des hiesigen, mit der Oelfabrikation sich befassenden Industriezweiges schliessen. Es wurden nämlich eingeführt:

Jahr	Metr. Ctr.	Jahr	Metr. Ctr.
1865	1,358.340	1870	1,812.400
1866	1,057.770	1871	1,704.120
1867	1,383.180	1872	1,691.160
1868	1,699.680	1873	1,919.230
1869	1,647.990	1874	2,059.889

Das Jahr 1874 hat die bedeutendste Einfuhr dieses Artikels aufzuweisen. Die dadurch hervorgerufene Ueberproduction bei nicht entsprechendem Verbrauche hatte in den letzten Monaten des Jahres einen gewaltigen Rückgang der Oelpreise zur Folge, wodurch sich die starken Verluste erklären, welche die bezüglichen Importhäuser

Digitized by Google

und Industriellen zu erleiden hatten, ohne dass übrigens deshalb von Zahlungseinstellungen und ähnlichen Calamitäten etwas verlautete.

Durch die besonders ergiebige Weinernte des Jahres 1874 gestaltete sich auch die diesfällige Ausfuhr zu einer der namhaftesten. Marseille exportirte nämlich im Ganzen 26,585.878 Liter, u. zw. nach:

England	97.544 Liter	Aegypten	3,254.831 Liter
Belgien	2.766 „	Nordamerika	2,142.830 „
Deutschland	188.950 „	Brasilien	3,286.828 „
Italien	520.660 „	Algier	454.133 „
Schweiz	38.354 „	Anderen Ländern	16,598.982 „

Nebst dieser in Fässern versendeten Menge wurden noch 1,275.339 Liter Wein in Flaschen ausgeführt. An süssen Liqueuren aller Art gingen 3 Millionen Liter ausser Landes, doch macht die Concurrenz des gleichartigen holländischen Productes dem Absatze des hierländigen Erzeugnisses auf allen Märkten einen empfindlichen Eintrag.

Bei dem Spiritusgeschäfte, worin eine grössere Regsamkeit erwartet wurde, sind die diesfalls gehegten Hoffnungen nicht in Erfüllung gegangen, was man den in letzterer Zeit eingeführten bedeutenden Verbrauchssteuern zuschreibt.

Der Marseiller Holzhandel gestaltete sich, namentlich was die Einfuhr aus dem öserreichisch-ungarischen Küstenlande betrifft, günstiger als im Vorjahre.

An eichenen Fassdauben wurde eine Quantität von 6,500.000 Stück eingeführt, während die Einfuhr von 1873 sich mit 5,065.000 Stück bezifferte. Diese Zunahme war eine Folge der günstigen Aussichten für die Weinernte, und würde sich noch viel bedeutender gestaltet haben, wenn nicht gleichzeitig ungeheuere Zufuhren dieses Artikels in Bordeaux und Cette (in letzterem Hafen an 18 Millionen Stück) stattgefunden hätten.

Eichene Fassdauben galten durchschnittlich 52—65 Francs pr. 100 Stück für Bordelaises von 30 Mm. Dicke, während die übrigen Dimensionen nach Verhältniss bezahlt wurden.

An buchenen Fassdauben betrug die Einfuhr etwa 3 Millionen Stück, die einen Preis von 6—7·75 Francs pr. 100 Stück à 3 Palmi, andere Dimensionen nach Verhältniss, erzielten.

An Bauholz österreichisch-ungarischer Provenienz wurden 7500 Stères Fichtenbalken (gegen 6000 Stères im Vorjahre) eingeführt und dafür 41—53·50 Francs pr. Stère bezahlt.

Die Einfuhr von Fichtenbrettern betrug 85.000 Stück, welche zu 24—30 Francs pr. Dutzend willige Käufer fanden.

Die nach Aufhebung der Differentialgebühren hierorts zahlreich eintreffenden englischen Dampfer und die auffallende Vermehrung der Schiffe unter griechischer Flagge äusserten auf das hiesige Frachtengeschäft einen ungünstigen Einfluss. Dasselbe bewegte sich wie folgt:

Trapezunt 10—12; Poti 10—14; Taganrog 15—18; Odessa 8—10; Galatz und Ibraila 10—12; Constantinopel 5—9 Francs pr. Tonne gemischte Ladung.

Salonich 6—8; Smyrna 6—10; Beirut 12—14; Mersina 12—14; Alexandrette 10—12 Francs pr. Tonne Steinkohlen oder gemischte Ladung.

Alexandrien 9—13; Port-Saïd 10—15 Francs pr. Tonne Steinkohlen oder Kalk.

Algier, Bougie, Philippeville 6—10; Tenes 9—10; Mostaganem 12 Francs pr. Tonne gemischte Ladung.

England 13—17 Francs pr. Tonne Oelkuchen, 3 s. 6 d. bis 3 s. 9 d. pr. Quarter Getreide.

Digitized by Google

Quebeck und Montreal 7—9; Boston 4—6; New-York $2\frac{1}{2}$—4; New-Orleans 7—9 Dollar pr. Tonne gemischte Ladung.

La Guayra, Porto Cabello, Maracaibo 75—80; Rio Janeiro 35—45; Bahia, Pernambuco 35—40; Rio Grande del Sud 50—60 Francs pr. Tonne gemischte Ladung für Hin- und Rückfahrt.

Antillen 25—35 Francs pr. Tonne gemischte Ladung.

La Plata-Staaten 45—60; Valparaiso 65—70; San Francisco 80—85 Francs pr. Tonne gemischte Ladung.

Nach den Häfen an der Westküste Afrika's für Hin- und Rückfahrt 55—80 Francs pr. Tonne Erdmandeln.

Trotz der allgemeinen und lauten Klagen über stets zunehmende Theuerung und Mangel an Verdienst, infolge der neuen Steuern und der andauernden Handelsflauheit, fanden im Laufe des Jahres keinerlei Arbeitseinstellungen oder sonstige Unzukömmlichkeiten in den zahlreichen Fabriksetablissements der Bannmeile statt.

In den letzten Monaten des Jahres 1874 hat eine Blatternepidemie ziemlich zahlreiche Opfer dahingerafft, keine Altersclasse verschont und ungeachtet der von der Behörde angeordneten Vorsichtsmassregeln, worunter namentlich die in den verschiedenen Stadttheilen errichteten Impfungsbureaux erwähnt werden müssen, an Intensität kaum nachgelassen.

Handel und Schifffahrt von Tarragona im Jahre 1874.

Tarragona. Der vorjährige Handel dieses Platzes unterlag mehrfachen Störungen und ebenso erschien die Industrie hie und da gelähmt, doch zuletzt schaffte sich das Vertrauen Bahn, wie dies auch zu erwarten war, denn der District von Tarragona besitzt viele Elemente, um der Verkehrsbewegung den nöthigen Impuls zu verleihen. Die politischen Verhältnisse trugen an den Unterbrechungen die meiste Schuld, doch verursachten auch ungewöhnliche Wolkenbrüche in Dörfern und Feldern namhaften Schaden.

Die Weinfechsung war im Ganzen nur mittelmässig und die Qualität gegen das Vorjahr geringer. Die während der Lese eingetretenen starken Regengüsse verminderten die Kraft und Farbe der Trauben. Es wurden 1,210.000 Hektoliter gewonnen. Je nach der Qualität bezahlte man 10—22 Colonaten pr. 480 Liter ohne Fass. Die geringe Nachfrage aus Südamerika, woran ebenfalls die politischen Zustände Schuld trugen, rief eine Stockung im Weinexport hervor.

Eine besonders wichtige Rolle spielt hier der Import von Fassdauben, welche beinahe ausschliesslich aus Amerika bezogen werden.

An Sprit wurden voriges Jahr 7,200.000 Liter erzeugt. Die Preise, welche sich nach den Graden richten und daher sehr verschiedenartig sind, stiegen infolge des genügenden Vorrathes von minderen Weingattungen nur wenig. Bei der Ausfuhr war 35gradiger Spiritus, welcher zum Verstärken des Weines dient, besonders vorherrschend.

Mandeln in der Schale von der Sorte „Mollar", welche hauptsächlich nach Nord-Amerika gehen und auch voriges Jahr in grossen Mengen dahin versandt wurden, lieferten einen Ertrag von 15.000 Säcken à 50 Kilogr. und wurde pr. Sack 10—$10\frac{1}{2}$ Colonaten bezahlt. Von der Gattung „Esperanza" gewann man 600.000 Kilogr. und erzielte dafür einen Preis von $13\frac{1}{2}$—15 Colonaten pr. 46 Kilogramm.

Die Ernte an Hasselnüssen war eine regelmässige und erreichte 120.000 bis 130.000 Säcke zu $7\frac{1}{2}$—8 Colonaten pr. 48 Kilogr. Der Export dieser Frucht, der fast ausschliesslich nach England bestimmt ist, war voriges Jahr, wo auch einige Ladungen nach Nordamerika gingen, von Bedeutung.

Digitized by Google

Die Oelernte fiel nicht genügend aus. Man erzielte nur ca. 250.000 Arrobas à 35—42 Realen. Im Ganzen herrschte wenig Nachfrage.

Die vorgenannten Artikel sind diejenigen, welche den Reichthum der Provinz ausmachen, während Johannisbrod und Getreide minder wichtig sind.

Die mit so günstigem Resultate unternommenen Reinigungsarbeiten im Hafen mussten leider wieder eingestellt werden, da es hiefür an den nöthigen Geldmitteln fehlt. An demselben Uebel scheiterte momentan auch die begonnene Verlängerung des Hafendammes, wodurch Tarragona viel gewinnen würde.

Im hiesigen Hafen haben voriges Jahr die nachstehend ausgewiesenen Ankünfte von Handelsschiffen stattgefunden:

Flagge	Beladen		Leer	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Spanische	2414	177.798	367	35.149
Französische	107	7.947	5	315
Englische	89	13.112	17	3.017
Italienische	51	8.848	16	6.717
Schwedisch-norwegische	31	7.180	9	3.921
Deutsche	10	4.496	2	652
Dänische	9	1.068	6	732
Amerikanische	5	2.090	3	1.499
Russische	3	1.144	1	317
Holländische	2	234	.	.
Belgische	.	.	1	394
Griechische	1	284	.	.
Oesterreichisch-ungarische	1	247	.	.
Portugiesische	.	.	1	187
Türkische	1	150	.	.
Im Ganzen	2724	224.598	428	52.900

Ueber Menge und Werth der Waaren-Ein- und Ausfuhr, sowie über die Richtung dieses Güterverkehrs gibt die folgende Zusammenstellung nähere Auskunft:

Einfuhr.

Waarengattung		Menge	Werth, fl.	Herkunft
Weizen	Kilogr.	1,806.000	270.600	Frankreich und Algier
„	„	1,393.000	207.480	Marianopel und Odessa
Mehl	„	143.000	24.950	Frankreich
Kleie	„	56.000	38.000	Frankreich und Algier
Gerste	„	267.000	20.440	„ „ „
Kartoffeln	„	53.000	3.160	Frankreich
Cement	„	340.000	102.000	„
Schwefel	„	2,105.400	165.664	Italien
„	„	83.600	7.540	Frankreich
Steinkohlen	„	14,583.000	349.912	England
Holzkohlen	„	462.100	22.176	Italien
Stockfisch	„	3,061.700	1,090.000	Norwegen
„	„	48.865	31.700	„
Guano	„	1,744.000	260.000	Peru
Leder	„	48.030	295.000	Italien und Frankreich
Eisenwaaren	„	921.000	44.186	England

Digitized by Google

Waarengattung		Menge	Werth, fl.	Herkunft
Eisen	Kilogr.	39.600	11.880	England
Seidenbänder	„	73.800	2.200	Frankreich
Raffinirter Zucker . .	„	94.600	63.168	„
Chemische Producte .	„	112.000	5.100	Frankreich und England
Colonialien	„	115.000	98.700	„ „ „
„	„	92.100	49.500	Frankreich
Stärkmehl	„	36.500	3.210	England
Materialien	„	288.500	65.700	„
„	„	193.600	39.720	Frankreich
Eisenbahnmaterialien .	„	113.200	22.750	Belgien
Leere Fässer	Stück	6.811	105.000	Frankreich
„ „	„	1.026	12.300	Italien
Hölzerne Fassreife . .	Ladung	1.250	10.000	Frankreich
Fassdauben	Kilogr.	781.200	520.800	Nordamerika
„	„	695.000	117.000	Italien
„	„	12.000	8.000	Frankreich
„ (aus Kastanienholz)	„	1,760.000	158.400	Italien
Petroleum	Fässer	4.192	167.600	Nordamerika
„	„	200	8.000	Frankreich
Baumwolle	Ballen	976	176.600	England
Bauhölzer	Dutzend	14.112	518.320	Russland, Schweden und Norwegen

Gesammtwerth . . 5,096.756

Ausfuhr.

Waarengattung		Menge	Werth, fl.	Bestimmung
Rothwein	Liter	6,702.800	1,248.000	England
Mandeln	Kilogr.	6.500	36.400	„
Haselnüsse	„	3,096.800	926.600	„
Oel	Liter	67.000	26.800	„
Sprit	„	1.500	670	„
Eisenerz	Kilogr.	160.000	1.620	„
Rothwein	Liter	3,914.000	403.420	Frankreich
Oel	„	20.000	8.100	„
Mandeln	Kilogr.	70.850	39.676	„
Haselnüsse	„	12.500	35.000	„
Hadern	„	150.000	7.600	„
Wein	Liter	3,916.120	469.920	Brasilien
Oel	„	10.000	4.000	„
Pfeffer	Kilogr.	3.050	2.650	„
Weisser Wein	Liter	115.000	18.400	„
Mandeln	Kilogr.	5.050	28.028	„
Salz	„	64.400	1.288	„
Rothwein	Liter	944.000	94.110	Italien
Weisser Wein	„	25.000	3.500	„
Oel	„	66.500	26.600	Rio della Plata
Pfeffer	Kilogr.	31.000	28.500	„
Haselnüsse	„	22.500	6.300	„
Mandeln	„	1.100	748	„
Wein	Liter	9,771.840	1,075.500	„

Digitized by Google

Waarengattung		Menge	Werth, fl.	Bestimmung
Mandeln	Kilogr.	405.420	227.700	Nordamerika
Haselnüsse	„	37.000	10.360	„
Süssholz	„	98.000	11.760	„
Wein	Liter	1,429.940	317.720	„
Sprit	„	29.120	3.648	Mexico
Mandeln	Kilogr.	10.000	5.600	„
Haselnüsse	„	50.000	14.200	„
Rothwein	Liter	56.500	7.200	„
Mandeln	Kilogr.	17.500	9.800	Canada
Haselnüsse	„	3.250	910	„
Rothwein	Liter	297.500	59.280	„
„	„	2,021.500	252.720	Nordeuropäische Häfen und Hamburg
Weisser Wein	„	52.600	6.650	Nordeuropäische Häfen und Hamburg
Tapi	Kilogr.	1.350	5.916	St. Petersburg
Federn	„	7.200	4.200	„
		Gesammtwerth . .	5,531.094	

Handelsbewegung von Widdin im Jahre 1874.

Widdin. Die Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn donauabwärts betrug im vorigen Jahre 14.995 Zollcentner im Werthe von 645.113 fl. und umfasste folgende vorzüglichere Gegenstände:

Waarengattung	Menge Zollctr.	Werth, fl.
Baumwolle	291	29.100
Baumwollwaaren	899	89.900
Branntwein und Spiritus	613	12.260
Eisen und Eisenwaaren, Emailgeschirr.	1.077	129.240
Roheisen	1.654	16.540
Häute und Felle	231	12.250
Garne und Twiste	911	72.880
Glas und Glaswaaren	403	12.100
Kerzen, Seife, Fackeln	228	9.100
Kurzwaaren	286	28.600
Leder und Lederwaaren	157	39.250
Leinwand und Zwilch	613	8.200
Manufacturwaaren	285	28.500
Material- und Specereiwaaren	569	28.450
Mehl und Mahlproducte	742	8.050
Papier	663	16.800
Seide und Seidenwaaren	7	10.500
Zucker, Syrup und Candis	2.604	52.800

Ueber Galatz-Ibraila stromabwärts sind theils aus Triest und theils aus Constantinopel 18.424 Zollcentner Handelsgüter im Werthe von 621.855 fl. eingeführt worden. Die wichtigeren derselben sind:

Digitized by Google

Waarengattung	Menge Zollctr.	Werth, fl.
Baumwolle	364	36.400
Baumwollwaaren	128	25.600
Branntwein und Spiritus	293	5.860
Colonialwaaren und Südfrüchte	2.871	57.400
Eisen und Eisenwaaren, Emailgeschirr	390	7.800
Roheisen	902	9.020
Häute und Felle	938	49.000
Garne und Twiste	154	9.300
Gemüse und Futterkräuter, Kartoffeln	597	5.900
Glas und Glaswaaren	412	12.360
Kerzen, Seife, Fackeln	663	9.945
Krämereiwaaren	931	46.550
Kurzwaaren	67	6.700
Leder und Lederwaaren	396	79.200
Manufacturwaaren	752	75.200
Material- und Specereiwaaren	159	5.600
Oel zum Genusse oder zu technischem Gebrauche	319	9.590
Petroleum	2.567	38.505
Reis	1.634	21.240
Schafwolle	540	32.400
Tabak	156	15.600
Butter, Schmalz und andere derlei Esswaaren	201	12.060
Fische	1.050	16.800

Von Widdin sind nach den oberen Donaugegenden 17.894 Zollctr. Waaren im Werthe von 1,122.000 fl. ausgeführt worden. Davon sind erwähnenswerth:

Waarengattung	Menge Zollctr.	Werth, fl.
Abfälle	336	3.360
Häute und Felle	4.027	280.000
Flachs, Hanf, Werg	98	1.960
Gerbestoffe	2.085	6.255
Gemüse und Futterkräuter, Kartoffeln	99	500
Krämereiwaaren	51	2.550
Kurzwaaren	14	1.400
Leder und Lederwaaren	1.174	176.100
Leinwand und Zwilch	28	570
Manufacturwaaren	33	3.300
Material- und Specereiwaaren	23	920
Papier	12	480
Schafwolle	8.278	620.850
Tabak	89	8.900
Butter, Schmalz u. dgl.	51	2.040
Wein	49	490
Nüsse	1.003	8.000

Ebenso sind nach den unteren Donaugegenden 4299 Zollctr. für 145.425 fl. abgegangen; darunter hauptsächlich:

Digitized by Google

Waarengattung	Menge Zollctr.	Werth, fl.
Baumwolle	23	1.200
Branntwein und Spiritus	166	3.350
Chemische Producte	24	2.400
Effecten und Möbeln	176	1.760
Roheisen	638	6.900
Häute und Felle	53	4.240
Flachs, Hanf, Werg	242	2.950
Garne und Twiste	57	6.560
Gemüse und Futterkräuter, Kartoffeln	289	2.890
Glas und Glaswaaren	80	2.400
Kerzen, Seife, Fackeln	115	4.600
Leinwand und Zwilch	201	3.015
Manufacturwaaren	83	12.450
Material- und Specereiwaaren	59	2.950
Mehl und Mahlproducte	264	2.640
Obst	114	1.150
Papier	139	5.560
Tabak	561	56.100
Butter, Schmalz, Eier u. dgl.	197	9.850
Zucker, Syrup und Candis	78	1.560

Die diesseitige Handelsbewegung war in den ersten 6 Monaten befriedigend, in der zweiten Jahreshälfte trat jedoch bei dem Import eine fühlbare Stockung ein, welche dem durch die fehlende Getreideausfuhr hervorgerufenen Geldmangel und der hiemit im Zusammenhange stehenden Geschäftslosigkeit und Armuth der hiesigen Bevölkerung zuzuschreiben ist.

Den Manufacturwaarenhändlern ging es auch diesmal wieder nicht zum Besten und es sind auch einige Zahlungseinstellungen vorgekommen, die jedoch im gütlichen Wege mit Wiener und Triester Häusern ausgeglichen wurden.

Das Ausfuhrgeschäft in Rohproducten, namentlich in Lamm- und Schaffellen, sowie in Wolle, war ziemlich lebhaft und wurden für diese Artikel in Wien und Pest gute Preise erzielt.

Oeffentliche Märkte, zu welchen eine Zufuhr von Rohproducten in grösseren Quantitäten stattfände, werden weder in Widdin noch sonstwo in dem dazu gehörigen Bezirke abgehalten.

Den Einkauf von derlei Artikeln vermitteln Kleinhändler, welche die Dörfer bereisen, dort die Waare in kleinen Partien erstehen und dann dem hiesigen Rohproductenhändler en gros verkaufen. Letztere geben in der Regel Geldvorschüsse auf 3—5 Monate.

Bei den Käufen von Schurwolle werden bereits im December Geldvorschüsse geleistet und bis zur Uebernahme der Waare, welche gewöhnlich erst im Juni oder Juli erfolgt, fortgesetzt.

Die hiesigen Grossisten in Wolle, zu denen die Firma Samuel Pincas, dann die Albanesen Abdulfitah, Figli di M. Sina und Abdurahman Sina zählen, lassen zumeist die angekaufte Wolle waschen und manipuliren, worauf sie dieselbe ihren in Wien und Pest etablirten Geschäftsfreunden zum commissionellen Verkaufe zusenden.

Bei den hiesigen Rohproductenhändlern Einkäufe in loco zu machen, ist einem Fremden ohne vorhergegangene Verständigung schwierig, da die ersteren ihren Wiener und Pester Geschäftsfreunden gegenüber stets engagirt sind; es wäre denn, dass der

Fremde sich erbieten würde, höhere Preise zu bezahlen, als in Pest und Wien erzielt werden könnten.

Somit erübrigt dem Fremden, falls er auf hiesige Rohproducte reflectirt, nichts anderes, als deren Einkauf durch eine der bereits genannten Firmen zu bewerkstelligen.

Ungewaschene Wolle ist übrigens hier leichter einzukaufen, denn die hiesigen Rohproductenhändler übernehmen nicht gern das Waschen und Manipuliren für fremde Rechnung.

Das Ergebniss der Wolle nach der Wäsche beträgt 50—65 pCt., so dass von 100 Oka ungewaschene Wolle 50—65 Oka gewaschene übrig bleiben.

Wirthschaftliche Verhältnisse der Moldau im Jahre 1874.

Jassy. Für die Moldau, deren allgemeiner Wohlstand lediglich von dem Absatze ihrer Naturproducte abhängt, muss das Jahr 1874 als eine Periode völligen Stillstandes bezeichnet werden.

Verschiedene Ursachen haben dazu beigetragen, dass der innere Handelsverkehr gelähmt und der Export nach dem Auslande gehemmt wurde.

Was die Ausfuhr anbelangt, so sind es die niedrigen Getreidepreise auf den auswärtigen Märkten, welche die hierländigen Exporteure nicht aneifern konnten, die von einer guten Mittelernte herrührenden grossen Getreidevorräthe dem Auslande zuzuführen.

Die Producenten, welche sich in den letzten Jahren die Erfahrung geholt haben, dass ein rascher Verkauf ihrer Getreideproducte für sie wegen des später sich steigernden auswärtigen Begehrs mit wesentlichem Nachtheil verbunden war, hielten diesmal mit dem Verkaufe zurück, und wurden durch den inzwischen eingetretenen Preisrückgang auf allen europäischen Handelsplätzen gezwungen, ihr Getreide und namentlich ihren Weizen entweder aufgespeichert liegen zu lassen oder um Spottpreise herzugeben.

Die Getreidehändler und Müller, welche für den Consumtionsbedarf in den ersten Herbstmonaten Sorge zu tragen hatten, kauften im Juli und August den Kilo Weizen um 5—5¼ Ducaten. Als sich aber zeigte, dass weder die benachbarten österreichisch-ungarischen Provinzen, noch das Ausland überhaupt als Concurrenten auftreten, fielen die Preise auf 3¾—4 Duc. und es trat eine solche Flauheit ein, dass die Notirungen für Weizen nur mehr eine nominelle Geltung hatten.

Anders verhielt es sich in den Herbstmonaten mit Gerste und Hafer. Einzelne Gegenden der Moldau, namentlich die Districte von Neamtz, Roman, Bacau und Suczawa, hatten in diesen Getreidegattungen eine geringe Ernte und deshalb richtete sich die Speculation vorzüglich auf diese beiden Artikel. Da sich aber die hierländigen Producenten mit dem Anbau von Gerste und Hafer überhaupt wenig befassen, so waren die Vorräthe davon bald erschöpft, und es erlosch somit auch auf diesem Gebiete die Nachfrage, obwohl die Preise bis zum Jahresschluss sich behaupteten. Gerste stieg per Kilo von 2¼ auf 3¼ Duc. und Hafer fast in gleichem Verhältnisse.

Das Wenige, was in den Monaten September bis December exportirt wurde, ging zum grössten Theile nach Zürich und auch nach einigen westphälischen Orten. Die Nachbarprovinzen der österreichisch-ungarischen Monarchie reflectirten diesmal gar nicht oder doch nur in sehr beschränktem Maasse auf hierländiges Getreide.

Durch das im Jahre 1873 eingeführte Licenzsteuergesetz hat der Spiritus und daher auch der Cerealienhandel im Lande selbst einen überaus empfindlichen Schlag

Digitized by Google

erlitten. Ein grosser Theil der in Betrieb gewesenen Branntweinbrennereien haben ihre Thätigkeit eingestellt und es herrscht auf diesem Gebiete eine solche Stagnation, wie es seit Jahren nicht der Fall war.

Eine hieraus für Oesterreich-Ungarn entspringende nachtheilige Folge besteht darin, dass eine bedeutend kleinere Anzahl Mastochsen auf die Märkte von Oswiecim und Wien gebracht werden können.

Ein anderes Landesproduct von grosser Wichtigkeit ist die Wolle, worin jedoch mit dem Aufschwunge der Agricultur eine Abnahme sich bemerkbar macht. Die hier gangbaren Wollgattungen sind:

Zackelwolle, wovon hauptsächlich die obere Moldau jährlich 10.000—11.000 Ctr. graue und 4000—5000 Ctr. weisse liefert. Ungefähr 2000 Ctr. graue und weisse werden im Lande verwendet, bei 4000 Ctr. nach Kronstadt in Siebenbürgen, bei 3000 Centner nach Wien und Breslau, der Rest über Galatz nach England exportirt. Der vorjährige Locopreis dieser Wollsorte war 18—20 fl. pr. Ctr. graue und 21 bis 22 fl. pr. Ctr. weisse im ungewaschenen Zustande.

Zigaie wird zumeist in der unteren Moldau und in Romanisch-Bessarabien in einer Menge von ca. 10.000—12.000 Ctr. gewonnen und davon beiläufig 3000 Ctr. gereinigt, aber ungewaschen nach Marseille, 2000 Ctr. nach Kronstadt, 4000 Ctr. ungewaschen nach Moskau und der Rest nach Neutitschein und Wien versendet. Locopreis 35—36 fl. pr. Ctr. ungewaschene Wolle.

Tonca und Mettis liefert vornehmlich Romanisch-Bessarabien, jährlich ungefähr 5000—6000 Ctr., wovon nahezu die Hälfte ungewaschen nach Moskau und das Uebrige nach Neutitschein und Wien gelangt. Der vorjährige Preis war 40—42 fl. pr. Ctr. loco, in rohem Zustande.

Mit der Ausfuhr von Wolle beschäftigen sich die hiesigen Firmen W. Lothringer & Comp. und Moriz Weiss aus Bielitz, dann einige Händler aus Siebenbürgen und Russland.

Nicht minder wichtig für den Export sind die Felle, wovon die Moldau jährlich 100.000—120.000 Stück erzeugt und zwar: 35 pCt. Ochsenhäute, 50 pCt. Kuhhäute und 15 pCt. Häute von jungem Hornvieh. Ungefähr 40 pCt. der obigen Gesammtmenge gelangen nach den Gerbereien in Siebenbürgen, Galizien und der Bukowina, während der Rest im Lande selbst verarbeitet wird. Die vorjährigen Preise pr. Stück waren 11—12 fl. für Ochsenhäute, 9—10 fl. für Kuhhäute und 6—7 fl. für Häute von Jungvieh, Alles in rohem Zustande.

Den Handel mit Fellen betreiben die hiesigen Firmen W. Lothringer & Comp. und Aron Kirschen.

Nach den Aufschreibungen der österreichisch-ungarischen Grenzzollämter Jtzkany, Sinoutz, Boszancze, Bajaschestie, Gura negri, Tolgyes, Czik Gyimes und Soosmezö gestaltete sich die Waarenausfuhr aus der Moldau im Jahre 1874 folgendermaassen:

Waarengattung		
Colonialwaaren und Südfrüchte	Zollpfund	147.902
Gartengewächse, frische	„	269.195
Obst, frisches	„	487.071
„ zubereitetes	„	406.580
Nüsse	„	330.972
Weizen	„	13,656.638
Roggen	„	4,188.767
Mais	„	63,615.141
Bohnen, Erbsen, Linsen	„	141.772
Gerste und Malz	„	18,009.782
Hafer	„	9,376.262

Digitized by Google

Waarengattung		
Reis	Zollpfund	7.717
Mehl und Mahlproducte	"	162.750
Pflanzen und Pflanzentheile	"	397.269
Fische, frische	"	48.834
Fische, nicht besonders benannte	"	96.820
Ochsen und Stiere	Stück	20.942
Kühe	"	205
Jungvieh und Kälber	"	100
Schafe und Ziegen	"	10.146
Lämmer und Kitzen	"	2.612
Schweine und Spanferkel	"	10.623
Pferde und Füllen	"	396
Felle und Häute	Zollpfund	606.477
Pelzwerk	"	341
Haare, Borsten und Federn	"	48.419
Fleisch, frisches	"	2.363
" zubereitetes	"	102
Honig	"	2.941
Wachs	"	13
Schafkäse, moldauischer	"	305.731
Milch, Rahm und Topfen	"	11.857
Schwein- und Gänsefett, Speck	"	3.858
Oele, fette	"	2.075
Branntwein und Rum	"	3.357
Wein, moldauischer, in Fässern	"	1,941.821
Weintrauben, moldauische	"	11.786
Brod, gemeines	"	9.745
Esswaaren, feine	"	3.525
Brennholz	Kubikfuss	241.034
Werkholz	"	5.250
Hörner und Knochen	Zollpfund	268.195
Mühlsteine	"	111.170
Sumach	"	45.160
Bergtheer	"	413.790
Steinöl, schwarzes, weisses und rothes	"	499.827
Theeröl	"	176.845
Pottasche	"	19.800
Bruchеisen	"	7.950
Kupfer, altes	"	18.974
Schafwolle, rohe	"	1,119.169
Baumwollgarne, rohe	"	2.341
Leinenwaaren, gebleichte und ungebleichte	"	8.799
Kürschner- und Lederwaaren	"	188
Holzwaaren	"	11.600
Glas, gemeines	"	173
Thonwaaren	"	6.277
Eisenwaaren	"	1.325
Metallwaaren	"	568
Lastwägen	Stück	10
Maschinen aus Holz	Zollpfund	7.070
Maschinen aus Gusseisen	"	1.154

Digitized by Google

Waarengattung		
Maschinen aus Schmiedeeisen	Zollpfund	52.202
Wagenschmiere	"	405
Wachskerzen	"	290
Stearinkerzen	"	10
Seife, gemeine	"	2.560
Bücher und Bilder	"	773
Glasscherben	"	24.882
Kleien	"	70.775
Abfälle	"	76.239

Selbstverständlich hat das Grenzzollamt in Itzkany die höchste Verkehrsziffer aufzuweisen. Laut Mittheilung der Betriebsdirection der Lemberg-Czernowitz-Jassy'er Eisenbahngesellschaft für die romanische Linie sind pr. Bahn über Itzkany unter anderem 4478 Stück Hornvieh und 8732 Stück Borstenvieh nach Oesterreich befördert worden.

Ferner gelangten auf diesem Wege 430.762 Zollpfd. Weizen, 454.514 Zollpfd. Mais, 12.886 Zollpfd. frische und getrocknete Fische, 4446 Zollpfd. Häute und Felle, 21.556 Zollpfd. Wein, 9668 Zollpfd. Wolle zur Ausfuhr.

Der Verkehr auf der genannten Bahnstrecke war im Laufe des vorigen Jahres lebhaft und gewinnbringend. Die Strecke von Jassy bis Ungheny an der russischen Grenze ist zwar bereits dem Verkehr übergeben, da aber die Verbindung mit der russischen Strecke von Ungheny nach Kissenew noch fehlte, so war die Güterbewegung auf der bezeichneten Linie ganz unbedeutend. Der Anschluss soll, wie man hofft, im Herbst 1875 vor sich gehen; aber selbst dann ist keine Aussicht vorhanden, dass die in der Verwaltung des Staates befindliche Strecke Jassy-Ungheny die Administrations- und Erhaltungskosten decken werde, weil dieselbe zu kurz ist (etwa 3 deutsche Meilen).

Ueber die früher genannten Grenzzollämter sind im Jahre 1874 folgende Waaren nach der Moldau eingeführt worden:

Waarengattung	Gesammteinfuhr	Davon aus Oesterreich-Ungarn	Davon aus dem Auslande
	Zollpfund	Zollpfund	Zollpfund
Kaffee, roher, und Surrogate	289.092	47.947	241.145
Gewürze	22.203	195	22.008
Südfrüchte	10.533	583	9.950
Thee	23.661	182	23.479
Zucker	4,211.366	4,205.877	5.489
Gartengewächse, frische	1,826.608	1,826.608	.
" zubereitete	51.853	50.781	1.072
Obst, frisches	4.939	4.939	.
Weizen	155.930	155.930	.
Roggen	247.077	247.077	.
Mais	1,913.214	1,896.494	16.720
Bohnen und Erbsen	49.411	49.411	.
Gerste	758.829	758.829	.
Hafer	1,019.764	1,019.764	.
Mehl	48.083	45.454	2.629
Mehl und Mahlproducte	21.051	21.051	.
Hopfen	10.259	10.259	.
Oelsaat	28.981	28.981	.
Kleesaat und andere Sämereien	146.623	145.613	1.010

Digitized by Google

Waarengattung	Gesammteinfuhr Zollpfund	Davon aus Oesterreich-Ungarn Zollpfund	Davon aus dem Auslande Zollpfund
Anis, Kümmel und sonstige Pflanzentheile	40.678	40.678	.
Häringe	68.618	7.336	61.282
	Stück	Stück	
Ochsen und Kühe	257	257	.
Kälber	2.801	2.801	.
Pferde	638	638	.
	Zollpfund	Zollpfund	
Felle und Häute	8.435	2.968	5.467
Pelzwerk	37.629	12.884	24.745
Honig und Wachs	20.258	20.258	.
Käse	34.120	18 010	16.110
Fette	377.412	233.993	143.419
Bier in Flaschen	4.232	3.701	531
„ „ Fässern	511.175	511.175	.
Branntwein und Rum	85.289	1.165	84.124
Liqueure	2.142	2.142	.
Wein in Flaschen	9.577	8.165	1.412
„ „ Fässern	67.870	7.606	60.264
Brod	46.019	11.879	34.140
	Kubikfuss	Kubikfuss	Kubikfuss
Brennholz	3.882	3.882	.
Werkholz	3,419.633	3,416.989	2.644
	Zollpfund	Zollpfund	Zollpfund
Holzkohlen	420.400	420.400	.
Stein- und Braunkohlen	11.063.851	11,063.801	50
Mühlsteine	148.108	148.108	.
Dach- und Mauerziegel	42.676	10.617	32.059
Kalk	13,888.870	13,888.870	.
Gyps und Cement	11.905	11.905	.
Kreide und Farberden aller Art	60.544	60.544	.
Arznei- und Parfümeriestoffe	25.857	3.167	22.690
Farb- und Gerbestoffe	1,147.040	1.135.762	11.278
Harze und Gummi	77.696	48.825	28.871
Gemischte Hilfsstoffe	70.508	50.621	19.887
Mineralwässer	743.563	743.563	.
Blei und Bleiglätte	25.972	19.025	6.947
Eisen	224.819	140.003	84.816
Eisenguss	78.136	78.136	.
Eisenblech, schwarzes	50 289	50.289	.
Eisenblech, polirtes	18.688	18.688	.
Zink	19.746	17.395	2.351
Metalle, unedle	22.349	15.670	6.679
„ edle	15.231	15.106	125
Hanf und Flachs	45.186	44.823	363
Schafwolle, rohe	4.942	3.773	1.169
Seide, gefärbte	437	42	395
Baumwollengarn	88.446	5.689	82.757
Leinengarn	17.589	5.387	12.202
Wollengarn	12.047	750	11.297

Digitized by Google

Waarengattung	Gesammteinfuhr	Davon aus Oesterreich-Ungarn	Davon aus dem Auslande
	Zollpfund	Zollpfund	Zollpfund
Baumwollwaaren	601.692	169.324	432.368
Seilerwaaren	368.352	368.352	.
Leinenwaaren	412.728	320.765	91.963
Wollenwaaren	804.808	481.790	323.018
Seidenwaaren	30.677	445	30.232
Kleidungsstücke und Putzwaaren	115.320	44.602	70.718
Papier und Papierwaaren	401.138	369.448	31.690
Leder und Lederwaaren	407.286	324.015	83.271
Holzwaaren	918.229	828.675	89.554
Glas und Glaswaaren	596.744	567.692	29.052
Steinarbeiten	10.005	7.580	2.425
Thonwaaren	771.870	748.849	23.021
Eisenwaaren	1,728.550	878.592	849.958
Metallwaaren	34.349	12.942	21.407
	Stück	Stück	Stück
Wägen und Schlitten	3.450	3.450	.
Eisenbahnwägen	239	115	124
	Zollpfund	Zollpfund	Zollpfund
Instrumente, musikalische	7.125	7.125	.
Claviere	16.549	16.549	.
Instrumente, nicht besonders benannte	83.122	29 284	53.838
Maschinen aus Holz, Gusseisen und edlen Metallen	3.412.680	1,807.967	1,604.713
Kurzwaaren	323.452	167.917	155.535
Chemische Producte und Arzneiwaaren	355.528	281.586	73.942
Kerzen und Seife	295.602	259.017	36.585
Zündwaaren	156.037	151.436	4.601
Literarische und Kunstgegenstände	48.314	25.900	22.414
Abfälle	17.675	17.675	.
Tabak und Tabakfabrikate	34.605	.	.

Wie aus obiger Darstellung zu ersehen ist, hat Oesterreich-Ungarn ausser Cerealien von folgenden Artikeln das grösste Quantum geliefert: Zucker, Pelzwerk, Bier in Flaschen und Fässern, Wein in Flaschen und Fässern, Werk- und Brennholz, Holz- und Steinkohlen, Baumaterialien, Farb- und Gerbestoffen, chemischen Hilfsstoffen, Mineralwässern, Seiler-, Leinen- und Wollenwaaren, Papier-, Leder-, Holz-, Glas-, Thon-, Eisen- und Zündwaaren.

Wenig hat es aber geleistet in: Parfümeriestoffen, Baumwoll-, Leinen- und Wollengarnen und Baumwollwaaren; in Seidenwaaren fast gar nichts. In allen derlei Artikeln vermag es der starken Concurrenz Englands, Frankreichs und Deutschlands gegenüber den Markt nicht zu behaupten. In Kurzwaaren setzt Oesterreich-Ungarn bedeutende Mengen ab, kann jedoch den Mitwerb anderer Länder nicht verdrängen.

Eine erfreuliche Erscheinung bietet der Absatz von Zucker dar. Noch vor einigen Jahren wurde in der Moldau nur französische Waare consumirt, diese ist jedoch gegenwärtig von dem hierländigen Markte fast ganz verschwunden und deren Stelle hat das österreichisch-ungarische Fabrikat eingenommen, welches sich hoffentlich den Absatz nicht wird streitig machen lassen.

Digitized by Google

Der Verbrauch von in Oesterreich erzeugtem Bier könnte hier ein viel stärkerer werden, wenn nicht die auf dieser Waare lastenden hohen Abgaben dieselbe so sehr vertheuern würden.

Der bedeutende Absatz von Steinkohlen, Werkholz und Kalk österreichisch-ungarischer Provenienz könnte durch eine Ermässigung der Bahnfracht noch mehr gesteigert werden.

Männerkleider aus Wien behaupten seit Jahren einzig und allein den hierländigen Markt und scheuen keine Concurrenz. Nicht so ist es mit den Damenmantillen, die nur aus Berlin bezogen werden.

Papier kommt ausschliesslich aus Oesterreich, nur wäre zu wünschen, dass unsere Fabrikanten in Aufmachung, Qualität und Preis ihrer Waare mit dem Auslande gleichen Schritt hielten, sonst könnte es unversehens geschehen, dass sie von hier verdrängt würden.

Cigarrenpapier aus Oesterreich-Ungarn hat jede ausländische und namentlich die französische Concurrenz aus dem Felde geschlagen.

Oesterreichisches Glas, insbesondere in feineren Sorten, hatte hier bis jetzt keinen Concurrenten zu befürchten, in minderer Waare jedoch hat es gegen den Mitwerb der französischen und belgischen Erzeugnisse zu kämpfen.

Die Leinenindustrie scheint in Oesterreich-Ungarn keine Fortschritte gemacht zu haben, wenigstens lässt dies die Wahrnehmung denken, dass dieser Artikel, der vor Jahren ausschliesslich aus Oesterreich kam, sich in neuerer Zeit von dem belgischen Fabrikat das Terrain hat abgewinnen lassen. Die belgische Waare soll feiner und solider sein.

Noch vor kurzer Zeit waren es nur Brünner und schlesische Tuche, welche hier den Platz beherrschten, jetzt werden aber auch englische und französische Stoffe importirt, weil, wie die Kaufleute behaupten, die österreichischen Fabrikanten nicht schnell genug der Mode folgen, welche hierlands bekanntlich eine grosse Rolle spielt.

Es würde zu weit führen, alle Artikel aufzuzählen, die Absatz finden könnten, wenn unsere Fabrikanten dem hiesigen Geschmacke und Geschäftsgebrauche etwas mehr Aufmerksamkeit schenken möchten. Von Seite der deutschen Fabrikanten wird hierin Ausserordentliches geleistet.

Aus Handelskreisen erfährt man, dass sich im Lande fortwährend deutsche Geschäftsreisende befinden, welche die hiesigen Verkehrsverhältnisse studiren; auch ist zu erwähnen, dass, während die österreichisch-ungarischen Häuser nur einen viermonatlichen Credit einräumen, die deutschen Firmen ohne Ausnahme für 6 Monate Credit bewilligen, was bei dem hierländigen hohen Zinsfusse nicht wenig dazu beiträgt, die hiesige Kundschaft nach Deutschland zu locken.

Eine erfreuliche Thatsache ist, dass auch im vorigen Jahre Ackerbaugeräthschaften, Pflüge und landwirthschaftliche Maschinen aller Art, mit Ausnahme von Locomobilen, fast nur aus Oesterreich importirt wurden, wofür besonders eine hier etablirte Wiener Firma sehr thätig wirkt, und welcher es gelungen ist, dem nationalen Erzeugnisse den Vorzug vor allen anderen zu sichern.

Auch der Absatz in vielen Artikeln der Eisenbranche aus Steiermark, Böhmen und Schlesien, sowie speciell in Erzeugnissen aus Wien steigt von Jahr zu Jahr. Gleiches gilt jedoch nicht von Dachblech, verzinntem Blech, ordinärem Eisen in Stangen, Drahtstiften, Zinn, Blei und Kupfer, welche Artikel aus England und Frankreich viel billiger bezogen werden, als aus Oesterreich-Ungarn.

Eine Ermässigung der Fracht auf den Bahnen könnte diesen Gegenständen die Möglichkeit verschaffen, auf dem hiesigen Markte concurrenzfähig aufzutreten.

Mit Bedauern muss aber auch erwähnt werden, dass die Sorglosigkeit einzelner unserer Industriellen ihnen manchen Verlust gebracht und dem Handel mit österreichischen Fabrikaten den Weg versperrt hat.

Digitized by Google

Als z. B. hierlands die Naftaquellen entdeckt wurden und dieser Beleuchtungsstoff allgemeine Verbreitung erlangte, waren es die Lampen der Gebrüder Brünner und später auch die von R. Ditmar in Wien, welche hier bedeutenden Absatz fanden. Gegenwärtig jedoch, wo der Lampenbedarf ein enormer ist, sieht man hier nur Berliner Lampen; das österreichische Erzeugniss verschwindet ganz. Die Ursache dieser unerfreulichen Erscheinung soll, nach der Behauptung der betreffenden Kreise, einfach darin liegen, dass die Berliner Lampen eine gefälligere Form haben und von besserer und soliderer Construction sind.

Ein reiches Feld der Thätigkeit bietet sich hier für Möbelfabrikanten, und da diese Industrie besonders in Wien anerkennenswerthe Fortschritte gemacht hat, so ist fast mit Bestimmtheit anzunehmen, dass es einer leistungsfähigen Fabrik gelingen kann, sich hier Absatz zu verschaffen.

Ein derartiger Versuch wäre vielleicht dem Wiener Tischlervereine zu empfehlen. Ist es doch den Gebrüdern Tonnet durch Leistungsfähigkeit und umsichtige Leitung gelungen, ihrem Fabrikate einen fast europäischen Ruf zu verschaffen.

Eisenmöbel aus Wien hatten Anfangs mit der englischen und besonders mit der französischen Concurrenz zu kämpfen; nichtsdestoweniger erfreute sich dieses Erzeugniss eines stets zunehmenden Absatzes, so dass jetzt nur mehr derlei Möbeln von österreichischer Provenienz hier zu finden sind.

In der ganzen oberen und mittleren Moldau existiren keine eigentlichen Bank-Institute, mit Ausnahme der moldauischen Bank in Jassy, welche als Nachfolgerin eines früher bestandenen grösseren Institutes deren Annuitäten übernahm und sich ausschliesslich mit der Abwicklung derselben befasst. Für den Handel und namentlich zur Beschaffung billiger Capitalien für denselben hat dieses Institut keine Bedeutung.

Die Gelder, welche aus dem Auslande und zwar grösstentheils aus Wien, Leipzig, Berlin und Paris hereingebracht werden, fliessen aus der Vermittlung einiger Bankhäuser, welche ihre Credite auf den genannten Plätzen haben und solche für Zinsen und Escomptespeculation benützen.

Dieser Geldzufluss hat sich aber im vorigen Jahre auf einer Seite um ein Bedeutendes vermindert, weil infolge der vielen in früheren Jahren hier vorgekommenen Fallimente die im Auslande und namentlich in Leipzig aus alter Gepflogenheit tolerirten sog. Domicilwechsel der hiesigen Banquiers durch die dortigen Bankinstitute vom Escompte gänzlich ausgeschlossen wurden; auf der anderen Seite jedoch erfuhr derselbe einen Zuwachs, weil ein Hauptzweig der Geldspeculation, nämlich die hypothecirten Darlehen auf Güter, mit der jüngst ins Leben getretenen hierländigen Boden-Creditanstalt lahmgelegt wurde, welche zu billigen Bedingnissen diese Hypothekar-Darlehen mit Amortisation besorgt, so dass wieder ein grösseres Capital, welches früher anderen Zwecken zu dienen hatte, für den Handel flüssig gemacht wurde.

Die in Jassy etablirten Bankhäuser sind: Michel Daniel & Sohn; J. Neuschotz & Comp.; Leib Mayerhoffer; W. Lothringer & Comp.; A. M. Byk & Söhne.

Im Versicherungswesen ist voriges Jahr eine Aenderung eingetreten. Die nationalen Anstalten: I. Ungarische Allgemeine Assecuranzgesellschaft, Oesterreichischer Phönix, Pester Versicherungs-Anstalt, Assicurazioni Generali, welche bei den im Lande sich mehrenden Bränden, und namentlich bei den vorjährigen Unglücksfällen in den Städten Bottuschan, Stefanesti und Husch empfindliche Verluste zu erleiden hatten, benützten nämlich die Gelegenheit der Gründung der einheimischen Versicherungs-Anstalt „Romania“, um sich von den hierländigen Operationen zurückzuziehen.

Nur die Azienda Assicuratrice setzt ihre Thätigkeit in Romanien fort, während die früher genannten Anstalten ihre Assecuranzgeschäfte an die hier bestehenden zwei Institute „Romania“ und „Dacia“ unter Zurücklegung der für dieses Land erworbenen Concessionen abtraten.

Digitized by Google

Diesem Beispiele folgte auch die Baseler Versicherungsgesellschaft „La Bâloise“ und die englische „Fire Insurance Company“, so dass den zwei inländischen Anstalten, so zu sagen, das ganze Versicherungsgebiet überlassen blieb, auf welchem sie, ihrer Bilanz nach zu schliessen, mit mehr Erfolg operiren.

Die bedeutendsten Grosshandlungsfirmen in Jassy für die Manufacturbranche sind: W. Axelrad & Schiller; M. Finkelstein & Hermann; Moses Wassermann & Nachbar; Moses Kandel; Waiser & Sefrin.

Der en gros-Handel in Colonialwaaren hat seit Einführung der Communal-Octroi-Gebühren fast ganz aufgehört. Da der Transitverkehr nicht gestattet, und eine Steuerrestitution nicht eingeführt ist, so hat sich der Consumbedarf für die Provinz aus der Stadt Jassy zurückgezogen, um sich seine Bezüge auf eigenen Wegen zu beschaffen, wodurch der Umsatz im Grossen auf ein Minimum reducirt ist.

Die Handelskrisis des Jahres 1873 war namentlich für die hierländige Manufacturbranche von empfindlichen Folgen begleitet. Was nicht auf solider Grundlage ruhte und Existenzberechtigung hatte, musste unerbittlich zusammenstürzen, wodurch der Kaufmannsstand derart gesichtet wurde, dass während des ganzen Jahres 1874 kein Falliment von einiger Bedeutung vorkam und überhaupt das Geschäft eine solidere Richtung gewann.

Die Commissionäre auf den europäischen Handelsplätzen, durch herbe Erfahrungen gewitzigt, werfen nicht mehr dem erstbesten Commis, der seines Brodherrn überdrüssig geworden und von Selbstständigkeitsgelüsten angetrieben, sich ohne Fonds auf eigene Rechnung etablirt, ihre Waare leichtfertig zu. Auf solche Weise ist die Möglichkeit geboten, das Vertrauen in dem Masse allmälig wieder erstarken zu sehen, als der Handel in reellere Bahnen gelenkt wird.

Trotzdem hierlands seit längerer Zeit die Francswährung eingeführt ist und bereits auch im Volke sich allgemeine Geltung verschafft hat, wird hier in Jassy die Rechnung für den Waarenverkehr und für die Wechselcourse noch immer in Piastern gemacht.

Es hat dies darin seine Begründung, dass die hierlands coursirende Goldmünze nicht der Napoleon, sondern der Ducaten ist, welcher den Cours von 37 Piastern hat.

Die Wechselcourse gestalten sich in folgender Weise: 1 Thaler preuss. courant (= 3 Reichsmark) hat immer den Paricours von $11\frac{10}{40}$ Pstr., gehandelt wird blos das Agio. Wenn nämlich der 3monatliche Wechselcours auf Berlin oder Leipzig $2\frac{1}{2}$ pCt. notirt, so versteht man darunter den Paricours eines Thalers mit $11\frac{10}{40}$ Pstr. und nebstdem $2\frac{1}{2}$ pCt. Agio.

Der Paricours für Wechsel auf Paris ist $3\frac{3}{40}$ Pstr. pr. Franc; nur die Notirung für Wien geschieht laut telegraphischem Tagescourse des Ducaten.

Bei Wechselcoursen besteht die Usance, dass, wenn 3monatliche Domicil-Wechsel auf Leipzig gehandelt werden, diese nicht auf 3 Monate, sondern auf 95 Tage lauten, weil sich der Verkäufer die Tage des Postlaufes zugute halten will.

Im Getreidehandel besteht der Gebrauch, dass Weizen zu 22 Demerlie, dagegen Gerste und Hafer zu 24 Demerlie pr. Kilo ohne Wurf gemessen wird. Sonst giebt es keine nennenswerthen Usancen.

Die Zahl der Geburten in Jassy betrug voriges Jahr 2792, welchen jedoch 3934 Sterbefälle gegenüberstanden. Ein ähnliches Missverhältniss ist überall in der Moldau wahrgenommen worden.

Wenn man berücksichtigt, dass die fremde israelitische Bevölkerung bei den hierlands bestehenden Verhältnissen wenig Lust zur Einwanderung nach der Moldau findet, dass vielmehr ein nicht geringer Theil der hier sesshaft gewesenen fremden Israeliten das Land verliess, so muss das zu dem berechtigten Schlusse führen, dass die Bevölkerung in den letzten Jahren sich um ein Bedeutendes vermindert habe.

Digitized by Google

Schifffahrts- und Handelsverhältnisse von Suez im Jahre 1874.

Suez. Im Vergleiche zum Vorjahre hat Suez in commerzieller Beziehung an Wichtigkeit weder zu- noch abgenommen. Wie Alexandrien und Cairo hat auch diese Stadt durch die Eröffnung des Suezcanales ihren europäisch-ostasiatischen Transithandel eingebüsst, und begnügt sich, in Erwartung besserer Dinge, mit der Eigenschaft einer Handelsstation der Küstenländer des Rothen Meeres.

Die Vortheile, welche Suez durch seine geographische Lage, seine sichere Rhede, seinen grossartigen und zweckmässig angelegten künstlichen Hafen bietet, werden in nicht entfernter Zeit ausgebeutet werden.

Bereits haben mehrere neu creirte französische und englische Schifffahrtsgesellschaften ihren Centralsitz hieher verlegt, um ausschliesslich den Transport der Erzeugnisse zwischen den Häfen des Rothen Meeres und Suez zu vermitteln.

Der Werth der Ein- und Ausfuhr von Waaren und Producten von Suez nach den afrikanisch-arabischen Küstenländern, und umgekehrt, lässt sich auf beiläufig 40 Mill. Francs beziffern, jener des directen Import- und Exportverkehrs der genannten Orte mit Syrien und Europa via Suezcanal ungefähr auf je 10 Mill. Francs.

Die für den örtlichen Bedarf und für die Küstenländer des Rothen Meeres aus Europa kommenden Waaren bestehen in: Spirituosen, Esswaaren, Getreide, Hülsenfrüchten, Zucker, Gewürzen, Käse, Oel, Mehl, getrockneten Früchten, Seife, Terpentin, Petroleum, Schwefel, Alaun, Stangeneisen, Stahl, Kupfer, Blei, Blech, Hanfseilen, allerlei Werkzeugen, Nägeln, Quincailleriewaaren, Waffen, Gold- und Silberfäden, Thongeschirren, Glasperlen, Papier, Cigarrettenpapier, Schuhwerk, Hausgeräthen, Manufacturen aus Baumwolle, Seide, etc.

Unter den von den Küstenländern des Rothen Meeres nach Europa und der Türkei exportirten Artikeln befinden sich: Thierhäute und Hörner, Kaffee, Weihrauch, Gummi, Elefantenzähne, Straussfedern, Moschus, Matten, Rohrfedern, Datteln und Dattelbast, allerlei Gewürze, Schwämme, getrocknete Kräuter, Harze, Riechholz, Baumwolle, Teppiche, Zeltkotzen, Tücher, Perlen, Schildpatt, Muscheln, Honig, Sesam, Wachs, Butter, Kohlen, Soda etc.

Nach den Angaben der verschiedenen Schifffahrtsgesellschaften beziffert sich die Anzahl der im Jahre 1874 hier aus- und eingeschifften Colli und Tonnen wie folgt:

	Colli	Tonnen
Durch die englische Peninsular and Oriental Company:		
Von Ostasien und Aden kommend	14.304	1788
Dahin eingeschifft	4.121	515
Ausserdem Geldsendungen im Werthe von 252.871 Pfd. Stlg.		
Durch die französischen Messageries maritimes:		
Aus Europa kommend	7.000	875
Aus Ost-Asien	680	85
Durch die italienische Gesellschaft „Rubattino“:		
Importirt	2.900	245
Exportirt	1.356	232
Durch die Schiffe der ägyptischen Gesellschaft „Khedive“, welche nur die Hafenorte des Rothen Meeres berühren:		
Importirt	10.500	1166
Exportirt	8.000	889
Durch die Schiffe anderer Privatgesellschaften:		
Ein- und ausgeschifft, im Ganzen	12.000	1200

Digitized by Google

	Colli	Tonnen
Durch die Schiffe des österreichisch-ungarischen Lloyd, welche auf ihrer Tour Triest-Bombay allmonatlich einmal Suez berühren, und ausserdem in unregelmässigen Fahrten und gegen eine besondere Subvention seitens der Pforte den Transport türkischer Truppen zwischen Constantinopel und den türkischen Besitzungen im Rothen Meere besorgen:		
Importirt	11.313	1258
Exportirt	8.600	955
Ueberdies Geldsendungen im Werthe von 92.000 fl.		
Gesammter Waarenverkehr . .	80.774	9208

Der Ausfuhrzoll loco Suez beträgt 1 pCt. und jener der Einfuhr 7 1/5 pCt. des Werthes. Bei Differenzen in Betreff der Schätzung ist es freigestellt, den Zoll in natura zu entrichten.

Die Schiffe haben ausser den Canalgebühren noch folgende Taxen zu bezahlen: an Leuchtthurmgebühren für die ganze Strecke des Rothen Meeres 21 kr. ö. W. pr. Tonne bis zu 800 Tonnen und 10 1/2 kr. für jede die Ziffer von 800 übersteigende Tonne; an Sanitätstaxen 6 fl. 83 kr. pr. Schiff. Postschiffe entrichten um 5 pCt. weniger an Gebühren.

Die Frachtgebühr von Suez nach den Küstenorten und umgekehrt, soll einer Bemessung nach Waarenkategorien unterliegen, hängt aber von der Concurrenz ab und kann durchschnittlich mit 1 fl. 10 kr. pr. Ctr. angenommen werden.

Die handelsüblichen Maasse und Gewichte sind: Kantar, Oka und Rotl, dann Ardeb. 1 Kantar à 44 Oka = 100 Wiener Pfd., 1 Rotl entspricht dem Wiener Pfund. Der Ardeb enthält gewöhnlich 3 Centner und wird als Maasseinheit für Kornfrüchte benützt. Als Längenmaass sind zweierlei Pick im Gebrauche, der eine zu 2/3 Yard, der andere zu 2/3 Meter.

Europäisches Gold ist in sämmtlichen Küstenorten, und von Silbergeld der österreichische Maria Theresia-Thaler gangbar.

Suez ist Telegraphenstation und steht mit allen Ländern sowohl durch den elektrischen Draht als auch durch die Post in Verbindung, für welch' letztere hier ein ägyptisches, englisches und französisches Postamt besteht.

Trinkwasser, Proviant und Ballast sind leicht zu bekommen.

Trockendocks und sonstige Anstalten zu Schiffsreparaturen giebt es an den entfernteren Küstenorten des Rothen Meeres keine; Suez allein vermag allen diesfälligen Anforderungen der Schifffahrt zu entsprechen.

Bei Benützung des hiesigen Trockendocks sind für den ersten Tag 70 und für jeden folgenden Tag 35 Pfd. Stlg. an Gebühr zu entrichten. Dieses Dock ist eines der besten und schönsten, die es gibt: 130 Meter lang, 25 Meter breit und bei mittlerer Flut 22 Schuh tief. Die ägyptische Regierung liess dasselbe durch die Herren Dussand frères aus Marseille mit einem Kostenaufwande von 9 Mill. Francs erbauen.

Mit Schluss des Jahres 1874 wurden auch die hiesigen Hafenbauten ihrem Ende zugeführt. Dieses Werk, welches die vorgenannte Firma im Jahre 1861—1862 um den Abfindungsbetrag von 25 Mill. Francs übernahm, umfasst: den Arsenalhafen, der 750 Meter lang und 214 Meter breit ist; den Handelshafen mit einer Länge von 750 Meter, einer Breite von 300 Meter und mit einer von Ebbe und Flut abhängigen gemeinschaftlichen Tiefe von 8—10 Meter.

Diese zwei Häfen sind durch einen 560 Meter langen und 100 Meter breiten Molo getrennt, an welchem die Schiffe bequem anlegen, laden und löschen können. Ein Theil des Molo ist gedeckt und durch einen doppelten Schienenweg mit der Eisenbahn von Suez verbunden.

Digitized by Google

Die Einfassung der beiden Häfen ist durch steinerne Dämme gebildet. Die durch die Ausgrabungen gewonnene und ringsum nivellirte Grundfläche beträgt 310.000 Quadratmeter und könnte vortheilhaft zu Waarendepôts verwendet werden; auch wird sich daselbst in der Zukunft wahrscheinlich das handeltreibende Element der Bevölkerung niederlassen.

Der Schiffsverkehr im Suezcanal und das Erträgniss an Canalgebühren gestaltete sich seit dem Jahre 1870 wie folgt:

Jahr	Schiffe	Tonnen	Ertrag an Canalgebühren Francs
1870	486	654.915	5,159.327
1871	765	1,142.200	8,993.732
1872	1082	1,744.481	16,407.591
1873	1173	2,085.072	22,897.319
1874	1264	.	24,849.972

Bekanntlich wurde durch die zur Feststellung des Tonnenausmaasses im vorigen Jahre nach Constantinopel berufene internationale Commission die Bemessung der den Suezcanal befahrenden Schiffe im Sinne des Moorsom'schen Systems empfohlen und für jede Registertonne ausser den ursprünglichen 10 Francs eine Taxerhöhung festgestellt u. zw.: 3 Francs für die bereits nach obigem System bemessenen und 4 Francs für andere Tonnen.

Die Canalgebühr beläuft sich also auf 13 und 14 Francs pr. Registertonne. Diese Taxe soll aber nach der nämlichen Entscheidung (Art. 5) fortschreitend vermindert und endlich ganz aufgelassen, d. h. auf den ursprünglichen Maximalsatz von 10 Francs zurückgeführt werden, sobald die Tonnenanzahl der während eines Jahres im Canal verkehrenden Schiffe die Höhe von 2,600.000 erreicht hat.

Einstweilen hat die fortschreitende Taxverminderung in folgendem Verhältnisse zu geschehen:

Nach Ausweis von 2,100.000 Tonnen Verkehr pr. Jahr soll die Canalverwaltung 50 Centimes weniger an Uebertaxe pr. Tonne beheben und hat diese Verminderung von 50 Cts. im Verhältniss zur weiteren Zunahme des Verkehrs um je 100.000 Tonnen fortzuschreiten, bis endlich die erwähnten 2,600.000 Tonnen pr. Jahr erreicht sind.

Nach einer genauen Berechnung haben die 1264 Schiffe, welche im Jahre 1874 den Canal passirten, folgenden Tonnenverkehr vermittelt: vom 1. Januar bis 29. April, von welchem Tage angefangen die Tonnenbemessung nach dem Moorsom'schen System anempfohlen wurde, 827.713 Gross-Tonnage; vom 30. April bis Ende December 1,087.989 Registertonnen.

Wird aber die Tragfähigkeit der 1264 Schiffe nach dem Canalsystem, d. h. nach Gross-Tonnage bemessen, so ergiebt sich eine Anzahl von 2,428.605 Tonnen.

In diesen Ziffern ist die Tonnenzahl der im Canal verkehrenden Barken nicht mitbegriffen; dieselbe beträgt ungefähr 12.000 Tonnen.

Aus den vorstehenden Angaben erhellt, dass im Jahre 1874 der Canalverkehr die 2,100.000 Registertonnen nicht überschritten hat. Eine Reduction der Gebühr um 50 Cts. hängt vom Aufschwung der Schifffahrt ab und ist vielleicht erst in 2—3 Jahren zu gewärtigen.

Einstweilen behebt die Canalverwaltung die Registertonnen-Gebühren unter der Benennung „tonnage imposé“.

Im Sinne ihrer seinerzeit gemachten Gegenbemerkungen wünscht die Canalverwaltung die Uebertaxe von 3 und 4 Francs so lange aufrecht zu erhalten, bis 1. das Canaleinkommen es ihr ermöglichen wird, den auf 30 Mill. Francs bezifferten Rückstand der fälligen Coupons zu begleichen; 2. bis die ebenfalls auf 30 Mill. Francs ver-

Digitized by Google

anschlagten Arbeiten zur Verbesserung des Canals beendet sind; endlich 3. bis die Einkünfte es erlauben werden, den Actionären 8 pCt. Zinsen des gezeichneten Capitals zu verabfolgen.

Die Gesammteinnahmen der Canalverwaltung im Jahre 1873 beliefen sich auf 24,830.000 Francs, die Ausgaben auf 17,340.000 Francs, somit die reine Einnahme auf 7,490.000 Francs.

Der Canalbau und dessen Instandhaltung erheischte bis 31. December 1873 einen Gesammtbetrag von 437 Mill. Francs. Die Einnahmen an Tonnengebühren allein beliefen sich in der Zeit vom Jahre 1870 bis Ende 1873 zusammen auf 53,457.969 Francs, und im Jahre 1874 auf 24,849.972 Francs, somit im Ganzen auf 78,307.941 Francs.

Das Erträgniss von den Domänen, vom Telegraphen, vom Süsswasser u. dgl., ebenso jene 124 Mill. Francs, welche der Vicekönig bei verschiedenen Gelegenheiten für Terrainabtretungen, Entschädigungen etc. bezahlt hat, sind in der obigen Summe nicht mitbegriffen.

Mit Rücksicht auf den Verkehr im Canal nach der Tonnenanzahl stehen die österreichisch-ungarischen Schiffe in dritter Reihe. Seit Eröffnung des Canals bis Ende 1873 haben nämlich denselben passirt: 761 englische Schiffe mit 1,059.976 Tonnen, 80 französische mit 162.621 T., 61 österreichisch-ungarische mit 53.066 T., 66 italienische mit 48.001 T. u. s. w. Seit der Zeit, wo der österreichisch-ungarische Lloyd die Bombay-Linie zu befahren anfing, lässt sich der Triester Handelsverkehr mit den ostasiatischen Ländern in folgendem Verhältnisse darstellen:

Jahr	Import fl.	Export fl.	Zusammen fl.
1870	8.279.922	1,362.003	9.641.925
1871	17,383.692	1,673.403	19,057.095
1872	17.131.442	1,489.821	18,621.263
1873	15,443.214	1,147.932	16.591.146

Die in den 2 letztgenannten Jahren gegenüber von 1871 eingetretene Abnahme des Verkehrs lässt sich dadurch erklären, dass die englische Peninsular and Oriental Company seither eine directe Schiffsverbindung zwischen Venedig und den österreichisch-ungarischen Ländern zu Stande gebracht und auf diese Weise einen Theil der Ein- und Ausfuhr nach jener Seestadt verlegt hat.

Der jährliche Werth der durch den Canal stattfindenden Güterbewegung lässt sich nicht genau bestimmen; wird aber bei annähernder Durchschnittsberechnung die Tonne mit 1000 fl. angenommen, so stellt sich für 1874 bei einem Verkehr von 2 Mill. Tonnen ein Werth von 2000 Mill. fl., und für die ganze Zeit seit Eröffnung des Canales ein solcher von 7500 Millionen fl. heraus. Von letzterer Summe entfallen auf Oesterreich-Ungarn ca. 82 Mill. Gulden.

Der Handel in den Küstenländern des Rothen Meeres hat letzterer Zeit unmerklich zugenommen. Djedda und Massaua sind die Hauptverkehrspunkte. In ersterer Stadt sammeln sich die europäisch-indischen Einfuhrartikel, welche von da nach den anderen Uferplätzen versendet werden; in Massaua dagegen concentrirt sich ein Theil des Exports von Abyssinien und des Innern von Afrika.

Infolge der Besitznahme der abyssinischen Küstenplätze durch Aegypten hat der Caravanenhandel seine Richtung nach den im Golfe von Aden gelegenen Plätzen Zeyla und Berbera genommen, von wo aus die Waaren theils nach Indien, theils nach Amerika, die für Europa bestimmten Güter jedoch, und zwar zumeist Kaffee und Thierhäute, nach Aden gelangen.

Der Werth der Ein- und Ausfuhr nach und von den genannten zwei Küstenpunkten, welche die bereits früher erwähnten Waaren umfasst, lässt sich auf beiläufig 100 Mill. Francs veranschlagen.

Digitized by Google

Die Ausfuhr von dort war bisher bedeutender als der Import, doch könnte das Gleichgewicht in dieser Richtung bald hergestellt und der Import mit den sich fühlbar machenden Bedürfnissen der Civilisation bedeutend erhöht werden, wenn der Handelsverkehr durch eine regelmässige Schifffahrtsverbindung unterstützt würde.

Mit Rücksicht auf die geographische Lage Oesterreich-Ungarns wäre unsere Handelswelt berufen, diese Bahn sowohl durch Schiffe, als durch den Absatz der mannigfaltigen Producte der Monarchie zu beherrschen. Schifffahrt und Handel im Rothen Meere haben noch eine grosse Zukunft.

Wirthschaftliche Lage von Baltimore im Jahre 1874.

Baltimore. Ungeachtet die Nachwehen der grossen Krisis vom September 1873 während des ganzen vorigen Jahres fühlbar geblieben und noch nicht verschmerzt sind, hat der Handel dieses Platzes dennoch sehr befriedigende Ergebnisse geliefert, und wenn auch einzelne Branchen weniger günstige Resultate aufzuweisen haben, so gewährt doch das Ganze ein vortheilhaftes Bild.

Von fremden Häfen kamen 1034 Seeschiffe hier an, darunter 84 Dampfer aus Europa; es ist dies gegen 1873 eine Zunahme um 29 Fahrzeuge.

Der Gesammtwerth der Einfuhren beziffert sich mit 26,578.554 Dollar, ist also gegen das Vorjahr mit 31,319.033 Dollar bedeutend zurückgeblieben; was zum Theil als Beweis dienen mag, dass mehr Sparsamkeit geübt wurde und dass das frühere allgemeine Uebermass in diesem Lande in engere Grenzen trat, denn auch New-York, Philadelphia und andere Plätze zeigen in ihren Einfuhren ähnliche Resultate.

Sehr günstig gestaltete sich der Export, der noch nie zuvor solche Bedeutung erreicht hat. Dessen Werth beziffert sich mit 28,617.590 (gegen 22,548.616) Dollar.

Die wichtigeren Gegenstände des letztjährigen Imports waren Kaffee aus Brasilien, Zucker und Syrup aus Westindien, und umfassten dieselben einen Werth von ca. 20 Mill. Dollar; dann folgen als englische Provenienzen: Zinnblech für 1,200.000 Dollar, Stahlschienen für 500.000 Dollar.

Die übrigen Einfuhren bestanden in verschiedenen Producten und Fabrikaten, zumeist europäischen Ursprunges.

Unter den Exporten ragen Weizen, Mais, Mehl, Tabak, Baumwolle, Petroleum, Kohlen und verschiedene Verzehrungsgegenstände hervor.

Während des Jahres 1874 hat die Eisenbahnverbindung mit dem Westen eine weitere Ausdehnung gewonnen, wobei die Anknüpfung der Baltimore- und Ohio-Linie an Chicago besonders hervorzuheben ist. Die neue und vortheilhafte Communication kommt namentlich dem Getreidegeschäfte zugute, und hat den stattgefundenen grossen Aufschwung hauptsächlich herbeigeführt.

Ebenso ist es dem Unternehmungsgeiste der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn-Gesellschaft zu danken, dass der Artikel Petroleum für unsern Platz so wichtig zu werden scheint, indem sie für den Transport hieher Vortheile bietet, die den Concurrenzlinien nach Philadelphia und New-York voraus sind.

Bei den ausgezeichneten Verbindungen Baltimore's mit dem Süden und Westen und seiner allgemein günstigen geographischen Lage richtet sich die Aufmerksamkeit der Handelswelt immer mehr nach diesem Platze, dessen Aussichten für die Zukunft wohl niemals besser waren als eben jetzt.

Auch im vorigen Jahre ist eine grössere Anzahl österreichisch-ungarischer Handelsschiffe im Hafen von Baltimore erschienen, um daselbst Ladung einzunehmen.

Digitized by Google

Frachtsuchenden nationalen Schiffen wäre in ihrem Interesse zu empfehlen, Baltimore hauptsächlich im Auge zu haben oder in Hampton Roads zu ankern*). Dieser letztere Punkt ist günstig gelegen, um von da Baltimore, Richmond, Philadelphia und New-York leicht zu erreichen.

Ueber die Waarenbezüge aus Oesterreich-Ungarn lassen sich keinerlei zuverlässige Mittheilungen geben, da fast alle Güter indirect über Hamburg und Bremen, zum Theil auch über New-York importirt werden. Es lässt sich übrigens nicht bezweifeln, dass viele Erzeugnisse der nationalen Industrie mit denjenigen Englands, Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz vortheilhaft zu concurriren vermöchten, und dass deshalb der diesfällige Absatz nach den Vereinigten Staaten grösser sein sollte, als er es in Wirklichkeit ist.

Das Interesse und die Theilnahme für die im Jahre 1876 in Philadelphia stattfindende internationale Ausstellung hat sich in allen Staaten der Union lebhaft gesteigert. Es wäre zu wünschen, dass auch die österreichisch-ungarischen Industriellen sich thätig daran betheiligten, denn die von dem Unternehmen zu erwartenden Vortheile werden, wenn auch nicht sofort, doch gewiss in späterer Zeit dessen Bedeutung erkennen lassen.

Infolge der unbefriedigenden Arbeitsverhältnisse hier im Lande ist die letztjährige Einwanderung bedeutend kleiner ausgefallen und umfasste nur 9061 Personen, unter denen sich 8525 Deutsche befanden. Im Jahre 1873 kamen 16.179 Einwanderer, davon 14.568 Deutsche.

*) Der k. und k. Consul J. D. Kremelberg in Baltimore ist auf telegraphische oder briefliche Anfrage gern erbötig, auch durch sein Handlungshaus in New-York den Capitänen über die verschiedenen Frachtmärkte zu berichten, um darnach die vortheilhafteste Wahl treffen zu können.
Anm. d. Red.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den derzeitigen Gerenten des k. und k. Honorar-Viceconsulates in Ponta Delgada auf S. Miguel (Azoren) João Bernardes de Abreu e Lima zum unbesoldeten Viceconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.
(Allerhöchste Entschliessung vom 6. September 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Consul Karl Ritter v. Boleslawski die grosse Decoration des tunesischen Nischan-Iftikhar-Ordens annehmen und tragen dürfe.
(Allerhöchste Entschliessung vom 14. September 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den bei der k. und k. Gesandtschaft in Teheran in Verwendung stehenden Consulareleven Guido Freiherrn v. Call-Rosenburg zum Viceconsul bei dem k. und k. Consulate in Constantinopel allergnädigst zu ernennen geruht.
(Allerhöchste Entschliessung vom 22. September 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchst unterzeichnetem Diplome dem k. und k. Consul zu Shanghai Rudolf Schlick als Ritter des Ordens der eisernen Krone III. Classe in Gemässheit der Ordensstatuten den Ritterstand allergnädigst zu verleihen geruht.

— Der neu ernannte k. und k. Consul Ernst Freiherr v. Haan in Galatz hat sein Amt angetreten.

— Der k. und k. Generalconsul und Legationsrath Friedrich Edler v. Pilat in Venedig ist nach mehrmonatlicher Abwesenheit auf seinen Posten zurückgekehrt.

— Der neu ernannte k. und k. Viceconsul Robert Andrews in Belfast hat sein Amt angetreten.

— Der k. und k. Generalconsul Dr. Karl Princig Ritter v. Herwalt in Odessa hat nach der Rückkehr von seiner Urlaubsreise die Leitung der Amtsgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Consul Josef Haupt in Amsterdam ist von seinem Urlaub zurückgekehrt und hat die Leitung der Dienstgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Consul Rudolf Filek v. Wittinghausen in Adrianopel ist von seinem Urlaube zurückgekehrt und hat die Leitung des Consulates wieder übernommen.

— Der k. und k. Consul Ignaz Kohen in Malta hat nach der Rückkehr vom Urlaube die Dienstgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Consul Eugen v. Csörgeö in Corfu ist mit Tod abgegangen.

Digitized by Google

Handelsverhältnisse von Russland (sammt Polen) in den Jahren 1873 und 1874.

Warschau. Wenn auch die im Jahre 1873 ausgebrochene und zum Theil noch fortdauernde Finanzkrisis nicht ohne allen Einfluss auf Russland und Polen bleiben konnte, so machte sich dieselbe in ihren Folgen doch nicht so bemerkbar wie in den Nachbarländern.

Namentlich gilt dies von Polen, wo die Capitalien sich nicht so sehr der Speculation in Effecten, als vielmehr der lohnenden Anlage in Industrie- und Fabriksunternehmungen zuwendeten.

Zu diesem günstigen Resultate trug namentlich der durch die Missernte in dem grössten Theile von Mitteleuropa veranlasste, durch die zeitweise Aufhebung des Einfuhrzolles in Oesterreich-Ungarn begünstigte reichliche Getreideexport, sowie der rapide Ausbau des russisch-polnischen Eisenbahnnetzes bei, welcher dem Verkehre grosse Erleichterungen brachte. Demnach zählen die Jahre 1873 und 1874 zu den günstigsten für den Handelsverkehr Polens.

Seit einigen Jahren ist auch eine bedeutende Verbesserung der wirthschaftlichen und materiellen Verhältnisse dieses Landes bemerkbar. Neben der rationelleren Pflege der Landwirthschaft und der mit ihr verbundenen Productionszweige ist es die stetig zunehmende Entwickelung der gewerblichen und Fabriksthätigkeit, welche schon sehr günstige Resultate aufweist und durch den bereits begonnenen Bau der Weichselbahn und die Concessionirung der Bahn von Jwangród nach Dabrowa, dem Hauptorte eines sehr ergiebigen Kohlenbezirkes, eine mächtige Förderung erfahren wird.

Bei dem Umstande, dass die abgesonderte Verwaltung der Finanzangelegenheiten Polens bereits seit mehreren Jahren aufgehört hat, und der Ex- und Import über die Landesgrenzen gegen das Ausland nunmehr in die Nachweise über die Handelsbewegung Russlands mit aufgenommen wird, ist es beinahe unmöglich, eine ziffermässige Darstellung desselben zu geben, und auf solche Weise dessen von Jahr zu Jahr sich vergrössernde Zunahme zu constatiren.

Hiebei muss gleich bemerkt werden, dass ein grosser Theil der aus Oesterreich-Ungarn, Deutschland und dem Westen Europa's über die polnische Grenze importirten Gegenstände hier nur transitirt und nach dem eigentlichen Russland bestimmt ist.

Polen als Agriculturland kann eben nur seine Bodenproducte in der Ausfuhr verwerthen, vor Allem Getreide und Holz. An der enormen Getreideausfuhr Russlands in den letzten 2 Jahren participirte Polen nicht in dem Maasse, als dies bei so günstigen Verhältnissen zu erwarten war. Ursache dessen sind vor Allem die mittelmässigen Ernten von 1872 und 1873 und der geringe Wasserstand der Weichsel, sowie andere Schwierigkeiten, welche sich der Schifffahrt auf diesem Flusse entgegenstellen.

Das polnische Getreide, namentlich Weizen aus der Gegend von Sandomir, der seiner vorzüglichen Qualität wegen auf englischen Märkten sehr beliebt ist, wird seit jeher in bedeutenden Mengen auf dem Wasserwege nach Danzig ausgeführt.

Im Jahre 1873 betrug die Ausfuhr von Cerealien und Oelsamen zusammen 66.364 Tonnen à 1000 Kilogramm, im Gesammtwerthe von 2,574.300 Silberrubel. Dieselbe umfasste: 41.095 Tonnen Weizen, 2522 T. Roggen, 2737 T. Gerste, 1331

Tonnen Hafer, 8961 T. Hülsenfrüchte, 9718 T. Oelsamen. Ausserdem wurden per Achse 14.000 Centner Getreide nach Preussen ausgeführt. Während desselben Jahres beförderte die Warschau-Wiener Eisenbahn 9,379.000 Pud und die Warschau-Bromberger Bahn 2,211.000 Pud Getreide.

Welch' grossartige Dimensionen die rapid steigende Holzausfuhr angenommen hat, zeigen die nachstehenden Angaben über den Werth dieses Exportes in den letzten 6 Jahren: 1869 für 11,658.334 Silberrubel; 1870 für 13,145.568 Silberrubel; 1871 für 14,026.287 Silberrubel; 1872 für 22,404.229 Silberrubel; 1873 für 29,904.584 Silberrubel; 1874 für 33,738.685 Silberrubel.

Von Sachverständigen wurde die Ansicht ausgesprochen, dass eine in diesem Maassstabe weiter andauernde Ausfuhr im Verlaufe weniger Jahre die Waldungen Russlands vernichten würde. Die Umsätze seit Beginn des laufenden Jahres berechtigen jedoch zu der Annahme, dass der diesmalige Werth des Holzexportes gegen den des Vorjahres bedeutend zurückstehen werde.

Neben dem Getreide bildet Holz den Hauptgegenstand der Ausfuhr aus Polen. Die Wälder in Galizien und Polen liefern vorzügliches Material zum Schiffbau, zu Eisenbahnschwellen und zu Bauzwecken überhaupt.

Dieses Holz, von den grössten Eichenstämmen bis zu den dünnsten Mauerlatten, wird auf Flössen nach Danzig geschwemmt und von dort nach England, Frankreich und Holland verschifft. Mit Rücksicht auf die Dimensionen dieses Ausfuhrartikels wird für denselben der Wasserweg auf der Weichsel wohl immer bevorzugt werden.

Die Zahl der galizischen Flösser, welche das Holz bis Danzig führen, beträgt jährlich 10.000—12.000. Zufolge der monatlichen Ausweise kamen im Jahre 1873 aus Galizien auf dem Wasserwege mit der Bestimmung nach Warschau: 140 Flösse im Werthe von 140.000 Silberrubel; mit der Bestimmung nach Preussen: 2100 Flösse im Werthe von 6,300.000 Silberrubel. Dagegen im letztverflossenen Jahre: mit der Bestimmung nach Warschau: 238 und resp. 1560 Flösse im Werthe von 238.000 und 4,680.000 Silberrubel.

Der Werth der Holzausfuhr auf der Weichsel nach Danzig betrug im Jahre 1873 zusammen 7,374.400 Thlr., nämlich: weiches Holz für 4,178.200 Thlr. und hartes für 3,196.200 Thlr. Ausserdem ist noch die Ausfuhr von Spiritus und Häuten von ziemlichem Belange.

Von der Gesammteinfuhr nach Russland entfällt auf Polen ein beträchtlicher Theil. Was speciell den Import aus Oesterreich-Ungarn anbelangt, so sind es namentlich folgende Artikel, welche hier trotz der grossen Concurrenz lohnenden Absatz finden:

Ungarische Weine, welche sich von jeher in Polen einer grossen Beliebtheit erfreuen; landwirthschaftliche Maschinen; Galanterie- und Lederwaaren, sogenannte Wiener Artikel, welche namentlich seit der Weltausstellung 1873 der Pariser Waare erfolgreich Concurrenz machen; fertige Kleider und Wäsche; Leinwand, namentlich in den feineren Sorten; Claviere und musikalische Instrumente (Blechinstrumente aus Böhmen für die russische Militärmusik); Möbeln aus gebogenem Holze; Lampen, Parfümerien und Toiletteseifen; Mehl und sonstige Mahlproducte. (Die Actien-Dampfmühle in Sokal unterhält hier ein ständiges Lager ihrer Erzeugnisse.)

Seit der im vorigen Jahre hier veranstalteten landwirthschaftlichen Ausstellung hat auch die Bierbrauerei in Tenczyn hier eine eigene Niederlage. Bei dem bedeutend gesteigerten Bierconsum würde überhaupt Polen für unser Bier ein sehr lohnendes Absatzgebiet sein, wenn nicht der sehr hohe Eingangszoll hindernd im Wege stünde.

Auch den grössten Theil seines Bedarfes an Südfrüchten und Colonialwaaren bezieht Polen aus Oesterreich. Das Triester Haus Mauro hat in Warschau ein en gros-Lager etablirt, welches den Detailhändlern in der Provinz ihren Bedarf liefert.

Digitized by Google

Ist schon eine ziffermässige Darstellung des Handelsverkehrs von Polen mit dem Auslande aus den früher erwähnten Gründen kaum möglich, so entzieht sich noch weit mehr sein Handel mit den übrigen Provinzen des russischen Reiches jeder Controle. Derselbe ist namentlich im Export ziemlich bedeutend.

In den letzten Jahren hat die Fabriks- und Gewerbethätigkeit in Polen einen bedeutenden Aufschwung genommen. Die vortheilhaften Bodenverhältnisse, die unmittelbare Nähe des Auslandes und die hiedurch bedingte Möglichkeit des leichteren Bezuges von Rohmaterialien und Halbfabrikaten, das Herbeiströmen zahlreicher geübter Arbeiter, die vermehrten Communicationen, der relativ billigere Arbeitslohn führten naturgemäss zur Anlegung von Fabriken und zu industriellen Unternehmungen, deren Erzeugnisse nach dem Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes im Innern des Reiches einen sehr lohnenden Markt finden und in einigen Artikeln mit dem Auslande erfolgreich concurriren.

Vor Allem ist die Zuckerfabrikation bedeutend, welche bis in die neueste Zeit von der Regierung mannigfach begünstigt, sowohl in Russland als Polen zu grosser Blüte gelangte. Letzteres zählte zu Ende 1872 38 grosse Fabriken, welche in jenem Jahre 1 ½ Mill. Pud Sandzucker erzeugten. Das Fabrikat der bedeutenderen derselben, als: Ostrów, Dobrzelin, Jozefów, Walentynów und Leonów etc., ist in Petersburg und Moskau sehr beliebt.

Ein lebhafter Export hat sich auch in manchen Artikeln der Warschauer Industrie entwickelt, so namentlich in Schuhwaaren und Handschuhen; dieselben geniessen eines sehr guten Rufes und brauchen die Concurrenz des Auslandes nicht zu scheuen.

Dasselbe gilt von Wägen und Equipagen, welche aus einigen renommirten Fabriken (Rentel, Sommer, Augustynowicz u. A.) hervorgehen; dann von Stearinkerzen (wiewohl von geringer Qualität), Parfümerien und chemischen Producten.

Beträchtlichen Absatz finden auch die Erzeugnisse der zwei grössten Fabriken in Polen, der von Zyrardów (Leinenwaaren) und jener von Czechy (Glaswaaren). Beide Etablissements sind Eigenthum österreichischer Staatsangehörigen. Die erstere beschäftigt ca. 4000, die letztere über 1200 Arbeiter, gleichfalls zum grössten Theil Personen aus Oesterreich-Ungarn.

Ueber den Ein- und Ausfuhrhandel Russlands in 1873 und 1874 wurde der folgende summarische Ausweis veröffentlicht, welcher jedoch nur die wichtigsten Artikel enthält:

E i n f u h r.

Waarengattung		1873	1874
Rohzucker und Zuckermehl	Pud	119.871	337.844
Raffinirter Zucker	„	927	918
Chinesischer Thee	„	729.999	723.406
Kaffee	„	409.470	442.798
Oel	„	1,269.699	1,399.852
Wein	„	1,072.450	966.480
„	Fässer	373.913	346.619
Champagner	Flaschen	1,191.940	1,159.331
Salz	Pud	12,407.559	12,419.013
Gesalzene Häringe	„	3,665.565	4,344.169
Andere Fische	„	574.170	590.723
Tabak in Blättern	„	225.095	229.991
Geschnittener Tabak und Cigarren	„	3.707	3.687
Rohe Baumwolle	„	3,393.945	4,445.260
Baumwollgarn	„	314.962	331.932

Digitized by Google

Waarengattung		1873	1874
Färbeholz	Pud	363.113	506.112
Indigo	"	44.725	53.419
Samenöl	"	2,701.144	2,522.329
Rohes Eisen	"	2,334.657	2,795.130
Eisenstäbe	"	4,475.205	5,178.690
Eisen- und Kesselblech	"	1,587.123	1,262.530
Eisenbahnschienen	"	7,119.175	5,221.537
Blei	"	864.558	1,019.190
Rohe Schafwolle	"	148.515	253.225
Nichtgesponnene Schafwolle	"	19.243	54.949
Künstliche Wolle	"	17.646	8.666
Gesponnene Schafwolle	"	185.037	219.212
Seide	"	15.031	15.935
Soda	"	1,168.236	1,173.541
Steinkohlen	"	50,853.965	62,870.453
Locomotive	"	2,059.947	2,455.512
Baumwollfabrikate	"	95.103	93.090
Seidenfabrikate	"	11.920	11.971
Schafwollfabrikate	"	136.259	156.433
Leinwand	Silberrubel	2,579.317	2,534.844

Ausfuhr.

Waarengattung		1873	1874
Weizen	Tschetwert	6,957.164	8,225.353
Roggen	"	7,389.128	9,708.479
Gerste	"	1,160.717	2,174.133
Mais	"	663.990	140.951
Erbsen	"	173.377	363.591
Hafer	"	3,437.940	5,373.027
Mehl	"	305.769	337.310
Anderes Getreide	"	617.014	526.885
Zusammen	Tschetwert	20,705.099	26,849.729
Lein- und Hanfsamen	Tschetwert	2,496.207	2,948.458
Leinöl	Pud	12.250	54.040
Butter	"	112.925	156.942
Spiritus und Kornbranntwein	"	707.100	1,987.697
" " "	Grade	.	229,724.769
Honig	Pud	125.672	302.155
Tabak in Blättern und geschnitten	"	94.652	199.783
Grossvieh	Stück	44.928	33.689
Kleinvieh	"	761.328	570.857
Pferde	"	18.986	27.411
Talg	Pud	784.922	544.690
Lein	"	9,091.480	9,989.269
Leinwerg	"	610.545	690.784
Hanf	"	3,776.270	3,808.890
Hanfwerg	"	55.400	60.356
Leinen- und Hanfgarn	"	396.882	291.398
Rohe Häute	"	319.042	244.244

Digitized by Google

Waarengattung		1873	1874
Häute und Juchtenleder	Pud	17.682	20.836
Knochen	„	908.497	1,147.192
Rohe Schafwolle	„	919.007	1,081.647
Borsten	„	120.529	101.526
Rosshaar	„	51.346	20.717
Pottasche	„	255.394	238.747
Eisen	„	939.137	338.575
Kupfer	„	9.862	6.449
Hadern	„	703.172	596.832
Taue	„	268.349	196.717
Leinwand	Stück	14.753	7.551
Grobe Leinwand	Arschinen	6,988.517	6,501.680
Webwaaren	Pud	12.933	8.629
Holz	Silberrubel	29,904.584	33,738.658
Pelze	Pud	38.373	.

Wie aus den vorstehenden Ziffern zu entnehmen ist, hat gegen das Jahr 1873 die Ausfuhr von Getreide um 30 pCt., von Hanf um 10 pCt., von Holz um 13 pCt., von roher Schafwolle um 15 pCt., von Spiritus um 160 pCt. zugenommen.

Die Getreideausfuhr war noch in keinem Jahre so bedeutend wie 1874. Dieselbe betrug nämlich:

Jahr	Tschetwert	Jahr	Tschetwert
1868	12,222.068	1872	15,950.449
1869	10,337.322	1873	20,705.099
1870	21,071.185	1874	26,849.729
1871	23,244.191		

Abgenommen gegen das Vorjahr hat die Ausfuhr von Vieh, Talg, Häuten, Borsten und Eisen. Die Ausfuhr von Vieh weist einen Rückgang von 25 pCt. auf. Ursache hievon sind die beinahe nie aufhörenden Viehseuchen, welche nicht nur den Viehstand Russlands bedeutend verringern, sondern auch das Ausland veranlassen, sich gegen die Einfuhr von Vieh abzusperren.

Am bedeutendsten hat die Ausfuhr von Eisen abgenommen; der Unterschied gegen das Vorjahr beträgt ca. 65 pCt., und dürfte der Erklärungsgrund hiefür in dem gesteigerten einheimischen Bedarfe zu suchen sein.

Zu den hauptsächlichsten Einfuhrartikeln gehören: rohe Schafwolle und Baumwolle und derlei Fabrikate, Steinkohlen, Metallwaaren, Senföl und Petroleum, Olivenöl, Maschinen, Farbwaaren, Wein, Thee. Von jedem dieser Artikel wird jährlich für mehr als 1 Mill. Rubel eingeführt.

Auch im letztverflossenen Jahre hat die Einfuhr bedeutend zugenommen; von den in dem vorstehenden Ausweise enthaltenen 35 Importartikeln weisen 23 eine bedeutend höhere Ziffer als in 1873 auf.

Die stetige Zunahme des russischen Aussenhandels ist aus den Zolleinnahmen der letzten 5 Jahre zu entnehmen. Dieselben betrugen:

Jahr	Rubel	Jahr	Rubel
1870	42,145.042	1873	55,185.548
1871	49,279.359	1874	57,680.682
1872	54,358.341		

Digitized by Google

Diejenigen Artikel, welche 1874 den höchsten Zollertrag lieferten, sind: Thee 13,192.952 Rubel, Salz 4,612.903 Rubel, Getränke 3,824.119 Rubel, Schafwollwaaren 3,506.543 Rubel, rohe Schafwolle 3,373.833 Rubel, Holzöl 2,550.400 Rubel, Seidenwaaren 1,655.664 Rubel.

Die Auslagen für die Erhaltung der Zollämter betrugen voriges Jahr 2,998.100 Rubel, jene für die Grenzwache 3,387.100 Rubel, so dass der Staatsverwaltung ein Reinertrag von 51,295.482 Rubel oder 88·9 pCt. der Gesammteinnahme blieb.

Schifffahrt und Handel von Valencia im Jahre 1874.

Valencia. Die Provinz Valencia wurde im vorigen Jahre in noch ausgedehnterem Maasse zum Kriegsschauplatze der Karlisten auserkoren, wovon die reichen Ortschaften dieses Gebietes die traurigsten Spuren an sich tragen. Aus mehreren derselben wurde der arbeitsame Landmann gänzlich verscheucht und die fruchtbaren Felder blieben brach liegen. Mehrere der unternehmenderen Speculanten hielten mit ihrer Thätigkeit völlig inne, andere wieder beschränkten dieselbe auf ein bescheidenes Maass.

Infolge dessen hatten auch die Operationen der österreichisch-ungarischen Flagge einen geringeren Umfang als im Vorjahre. Zwei Segelschiffe von 156 und resp. 664 Tonnen, die noch im December 1873 hier eingelaufen waren, gingen mit Cacahuet (Feldpistazien zur Oelerzeugung) beladen nach Dünkirchen ab. Vier andere, zusammen von 1786 Tonnen, welche in Ballast angelangt waren, wurden mit gleicher Ladung ebenfalls nach Frankreich verfrachtet.

Der Schiffsverkehr unter spanischer Flagge ist dadurch, dass der Betrieb der Litoral-Eisenbahn 9 Monate hindurch gegen Tortosa und Tarragona zu unterbrochen war, gegen 1873 gestiegen; die diesfälligen Einläufe betrugen 2488 von 298.355 Tonnen, gegen 1644 von 241.776 T. in 1873. Man ersieht hieraus, dass die im vorigen Jahre stattgefundene bedeutende Zunahme der Segelfahrzeuge und insbesondere der für den Transport von Reisenden gewidmeten Dampfer zunächst die Küstenfahrt betrifft, welche 2280 Fahrzeuge aufweist.

Die übrigen Flaggen waren beim Einlauf durch 582 Segel- und Dampfschiffe von 193.771 Tonnen vertreten, unter welchen sich aber nur 219 beladene von 58.000 Tonnen befanden.

Am meisten betheiligt war hierbei die französische Flagge; nach dieser die englische (35 pCt.), die italienische (5 pCt.), die norwegische, holländische, amerikanische, portugiesische, dänische und venezuelische (diese sechs zusammen mit nur 5 pCt.). Aus österreichisch-ungarischen Häfen hat eine directe Ankunft von Schiffen nicht stattgefunden.

Was die letztjährige Waareneinfuhr anbelangt, so war dieselbe bedeutend in: Guano und Zucker aus Cuba; Bacalà und Bauholz aus Skandinavien; Mehl, Quincaillerien und Luxuswaaren aus Frankreich; Kohlen und bearbeitetem Eisen aus England; Petroleum aus Amerika.

Ausgeführt wurden: Safran, Wein, Cacahuet, Seidencocons und Orangen. Von letzteren wurden in der Zeit vom 17. October 1873 bis 30. Juni 1874 ca. 379.757 Kisten im beiläufigen Werthe von 2,600.000 fl. und darüber verschickt.

Im Jahre 1874 fing man mit der Versendung erst am 10. November an, und es sind innerhalb 40 Tagen 73.000 Kisten (andere Jahre in einem gleichen Zeitraume etwa 25.000 Kisten) verladen worden.

Digitized by Google

Bis zu Weihnachten geht die grosse Gattung dieser Frucht, ohne Rücksicht auf Qualität, ausschliesslich nach Frankreich; dann aber, nach einer sechswochentlichen Pause, wird dieselbe auch nach dem Norden Europa's, nach England und den Vereinigten Staaten verführt.

In der Ufergegend des nahen Jucar verschwinden Maulbeer- und Olivenbäume immer mehr und werden statt dessen Orangensetzlinge gepflanzt. In anderen Theilen der Provinz wird der Johannisbrodbaum, dessen Cultur man nach den unteren Gebirgsschichten überträgt, durch den einträglicheren Weinbau sichtlich verdrängt.

Wein und Brodfrüchte geriethen im Jahre 1874 regelmässig, auch die Ernte von Cacahuet und Reis war ziemlich ergiebig; dagegen lieferte der Oelbaum kaum 10 pCt. eines mittleren Ertrages. Es wurde deshalb auch schon mit einer Ladung Oel aus Italien ein Versuch gemacht, doch stellte sich der Preis der Waare zu hoch, um die Concurrenz bestehen zu können.

An Seidencocons fehlte es nicht, denn die Ernte war befriedigend. In den zwei Districten von Alcira und Sueca allein erzielte man über 35.000 Arrobas. Nicht genau bekannt ist das diesfällige Erträgniss der Gegend von Torente, Gandia, Sagunto und Liria, wie auch der Dorfschaften um Valencia, die alle in wenn auch geringem, aber immerhin genügendem Maasse Cocons erzeugen.

Die mittleren Jahrespreise der Hauptartikel stellen sich wie folgt: Olivenöl 46 Realen (à 10½ kr.) pr. 10 Kilogr.; Reis „Cilindrado“ prima 26½ R., „tres pasadas“ 22 R. pr. Barchilla; amerikanische Fassdauben 5600 R. das Tausend (andere Sorten fehlten); Safran 74 R. pr. Pfd.; Cacahuet 9½ R. pr. Barchilla; Mehl C. O. S. 202 R. pr. 122½ Kilogr.; weisse feine Schafwolle 105 R. pr. Arroba; Weizen 106 R. pr. Hektoliter; Wein 7½ R. pr. Cantar; Orangen 60 R. pr. Kiste; Cocons 60 R. pr. Quarteron.

Jener Küstenstrich, welcher, obwohl in die Nachbarprovinz Alicante hinüberreichend, dennoch gewohnheitsmässig unter dem Collectivnamen „Marina“ als Bestandtheil des Gebietes von Valencia betrachtet wird, lieferte früher minder guten Wein, während man sich jetzt daselbst in immer ausgedehnterem Maasse und mit dem besten Erfolg auf die Cultur von geeigneten Rosinensorten für den Export verlegt, der namentlich aus den Hafenplätzen Denia, Javea, Altea, Oliva und Gandia stattfindet. Zu diesen führt eine an die Valencia-Eisenbahn in Carcagente sich anschliessende Pferdebahnlinie. England und Amerika sind die grössten Abnehmer dieser Frucht. In der Periode vom 18. August bis 12. November 1874 verliessen 92 beladene Dampfer die eben genannten 5 Häfen. Ausserdem besorgen noch zahlreiche kleinere Seebarken die Verschiffung von Rosinen nach Marseille und Algier, wie auch nach verschiedenen spanischen Echellen.

Der Export betrug 393.497 Quintal, eine Menge, die nur einmal, nämlich im Jahre 1872, wo man 405.254 Quintal verschiffte, übertroffen wurde. Noch vor 20 Jahren schwankte die Ausfuhr der Rosinen zwischen 150.000—200.000 Quintal, hat sich also seitdem verdoppelt. Der schmale Landstrich leistet in dieser Beziehung wirklich Unglaubliches, denn der Werth der aus den 5 unbedeutenden Marina-Häfen abgegangenen Rosinenladungen beläuft sich über 30½ Mill. Realen, also über 3 Mill. Gulden. Der Preis der Frucht wechselte zwischen 80 und 100 Realen pr. Quintal.

Die verladenen Mengen vertheilen sich ihrer Bestimmung nach wie folgt:

London	204.040	Quintal	Baltimore	4.250	Quintal
Liverpool	66.037	„	Boston	1.500	„
Bristol	4.300	„	Montreal	19.962	„
Dublin	100	„	Marseille	5.617	„
New-York	73.791	„	Algier und Oran . . .	2.000	„
Philadelphia	10.750	„	Spanische Echellen . .	1.160	„

Digitized by Google

England bezog somit im Ganzen 274.477, Nordamerika und Canada 110.253 Quintal. Bezüglich der zwei letzteren Kundschaften gestaltete sich das Ergebniss um so erfreulicher, als sie im Jahre 1873 nur für 52.000 Quintal Abnehmer waren, und es bekannt ist, welche namhafte Mengen nebstdem Malaga und Griechenland, vielleicht auch Smyrna dahin abliefern.

In den Wechselcoursen auf andere spanische Plätze stand Valencia stets im Nachtheil, aber auch jene auf London, Paris und Marseille, nämlich 49·85 und resp. 5 Francs 16 Cent. pr. Duro, 9 und 8 Tage Sicht, begünstigten den Platz keineswegs.

Was schliesslich das Bankwesen betrifft, so sah es mit den einzelnen Geldinstituten und Creditgesellschaften trüb aus, denn es ist dahin gekommen, dass man sich ihrer aus Misstrauen gar nicht mehr bedient. Vertrauen verdient dermalen nur die Succursale der Banco de España. Die Eisenbahngesellschaften fristen ein noch traurigeres Dasein, denn theilweise ist der Betrieb derselben ganz eingestellt, theilweise werden sie weniger denn je in Anspruch genommen, und haben nur mit den Actionären entstandene Streitfragen auszugleichen und zu lösen.

Schifffahrts- und Handelsbewegung von Galatz im Jahre 1874.

Galatz. Die Gesammtzahl der im Jahre 1874 hier eingelaufenen Seeschiffe beträgt 877 mit 267.349 Tonnen, darunter 538 Segelschiffe mit 87.668 Tonnen und 339 Dampfer mit 179.681 Tonnen.

Die gleiche Anzahl Kauffahrer sind auch von Galatz abgegangen und zwar 631 mit 195.404 Tonnen in Ladung, 246 mit 71.945 Tonnen in Ballast.

Die Seeschifffahrt unter österreichisch-ungarischer Flagge umfasste 19 Segelfahrzeuge mit 3927 Tonnen, davon 16 mit 3435 T. in Ladung, und 96 beladene Dampfer mit 46.414 T., nämlich: 46 Lloyddampfer von 33.164 T. und 50 Propeller der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft (Linie Galatz-Odessa) mit 13.250 Tonnen.

Das Gesammtergebniss der nationalen Schifffahrt im Jahre 1874 betrug sonach 115 Fahrzeuge mit 50.341 Tonnen, gegen 103 Schiffe mit 43.825 T. in 1873, 88 Schiffe mit 41.829 T. in 1872 und 105 Schiffe mit 48.102 T. in 1871.

Der Verkehr der einzelnen Schiffsgattungen unter österreichisch-ungarischer Flagge weiset für die letzten 6 Jahre nachstehende Belange auf:

Jahr	Segelschiffe		Lloyddampfer		Donaupropeller	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1869	38	8185	45	26.128	37	9.070
1870	26	6739	67	41.602	32	9.295
1871	24	5982	41	31.470	40	10.650
1872	24	5949	39	29.130	25	6.750
1873	26	6286	44	29.304	33	8.235
1874	19	3927	46	33.164	50	13.250

Hiernach ergiebt das Jahr 1874 bezüglich der Segelschiffe eine Abnahme, wird in der Anzahl der Lloyddampfer nur vom Jahre 1870 übertroffen, tritt dagegen hinsichtlich der Donaupropeller mit dem günstigsten Resultate hervor.

Digitized by Google

Der Verkehr der österreichisch-ungarischen Lloyddampfer und der Seepropeller der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft hatte voriges Jahr mit keinerlei Quarantänemassregeln in Sulina zu kämpfen, während bekanntlich in den Jahren 1872 und 1873 die periodischen Fahrten dieser Schiffe häufige Störungen dieser Art erlitten.

In der Anzahl der Lloydboote sind auch 5 ausserordentliche Dampfer inbegriffen, welche ausser Tarif über Requisition hiesiger Exporteure in Galatz einlangten und mit Getreide beladen, nach England und dem Mittelländischen Meere ihre Richtung nahmen.

Ausser den oben angeführten Seefahrzeugen unter österreichisch-ungarischer Flagge betheiligten sich auch die Flussdampfer der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft lebhaft an der Schiffsbewegung in diesem Hafen und vermittelten den Personenverkehr und Waarentransport auf der Donaulinie Wien-Pest-Baziasch-Orsova-Galatz. Der Verkehr derselben war besonders gegen den Herbst infolge erhöhter Waarenzufuhr aus dem Auslande auf diesem Platze stark.

Ein bedeutender Ausfall zeigt sich bei den Eildampfern, indem ihre Fahrten von Giurgevo-Rustschuk abwärts bis Galatz mit 1. Juni eingestellt wurden, weil die ins Ausland reisenden Geschäftsleute die Eisenbahn vorziehen, mit welcher sie von Galatz via Roman, Czernowitz, Lemberg und Krakau in 39 Stunden nach Wien gelangen.

Der auf der Strecke Galatz-Tultscha-Ismail verkehrende Localdampfer „Árpád", der wochentlich 3 Fahrten, davon eine bis Kilia, machte, hat bei seinen während des ganzen Jahrs zurückgelegten 125 Reisen einen guten Gewinn erzielt. Ebenso der Localdampfer „Austria", welcher auf der Strecke Galatz-Ibraila im Laufe des Jahres 1114 Fahrten unternahm.

Unter fremden Flaggen sind im Ganzen 762 Seeschiffe von 217.008 Tonnen ein- und ausgelaufen, die sich folgendermassen vertheilen:

Flagge	Beladene Segelschiffe		Beladene Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Griechische	154	26.114	1	684
Türkische	171	25.495	.	.
Russische	18	2.684	2	1.023
Englische	14	2.826	67	48.541
Romanische	11	1.671	.	.
Italienische	7	1.687	2	782
Deutsche	.	.	2	1.728
Französische	.	.	1	361
Zusammen	375	60.477	75	53.119
Schiffe in Ballast	144	23.264	99	48.189
Gesammtverkehr	519	83.741	174	101.308

Hiezu kommen noch 69 beladene Postdampfer von 31.959 Tonnen, nämlich: 39 französische von 22.029 Tonnen und 30 russische von 9.930 Tonnen.

Der Verkehr der fremden Kauffahrer im hiesigen Hafen gestaltete sich während der letzten 5 Vorjahre wie folgt:

		Zahl	Tonnen	Im Ganzen Zahl	Im Ganzen Tonnen
1869	Segelschiffe	647	125.258	897	220.338
	Dampfer	250	95.080		
1870	Segelschiffe	608	116.773	831	206.519
	Dampfer	223	89.746		

Digitized by Google

		Zahl	Tonnen	Im Ganzen Zahl	Im Ganzen Tonnen
1871	Segelschiffe	710	128.494	930	238.617
	Dampfer	220	110.123		
1872	Segelschiffe	740	129.226	971	245.934
	Dampfer	231	116.708		
1873	Segelschiffe	641	105.708	841	206.120
	Dampfer	200	100.412		

Vergleicht man das letztjährige Ergebniss, soweit es sich auf die fremden Flaggen bezieht, mit den obigen Vorjahren, so steht es hinsichtlich der Segelschiffe denselben nach, übertrifft sie jedoch, mit alleiniger Ausnahme des Jahres 1869, in der Anzahl der Dampfer.

Das Gesammtergebniss der Seeschifffahrt, ohne Unterschied der Flaggen, stellt sich für die letzten 5 Jahre folgendermassen:

Jahr	Schiffe	Tonnen	Jahr	Schiffe	Tonnen
1874	877	267.349	1871	1033	286.719
1873	944	249.945	1870	956	264.155
1872	1059	287.763			

In Bezug auf die Anzahl der Schiffe ist sonach das letztverflossene Jahr das schwächste; der auf dasselbe entfallende Tonnengehalt der Fahrzeuge übersteigt jedoch die diesfälligen Belange der Jahre 1870 und 1873, zunächst wohl aus dem Grunde, weil der Verkehr der Dampfer sich erhöht hat.

Die vorstehend über den Seeverkehr gelieferten ziffermässigen Nachweise lassen unzweideutig erkennen, dass die Verhältnisse der Segelschifffahrt in diesem Hafen sich von Jahr zu Jahr ungünstiger gestalten. Ja, der letztjährige Besuch von Segelfahrzeugen mit grösserer Tragfähigkeit aus den Häfen Westeuropa's (19 österreichisch-ungarische und 36 fremde) erscheint gegenüber den früheren Perioden kaum nennenswerth; die russische und die romanische Flagge bewahrten hierin ihren früheren Stand.

Die stetige Abnahme der Segelschiffe wird durch nachstehende Daten bekräftigt, welche sich auf die Anzahl der Einläufe in den Jahren 1870—1874 beziehen:

Flagge	1870	1871	1872	1873	1874
Englische	111	68	26	27	21
Italienische	39	33	31	20	13
Französische	13	4	2	.	1
Belgische	1	.	.	.	1
Deutsche	9	8	5	2	.

Schwedisch-norwegische, holländische und dänische Segelschiffe sind gar nicht im hiesigen Hafen erschienen. Nur griechische und türkische, aber von geringerer Tragfähigkeit, haben sich zahlreich eingefunden, und sind eigentlich sie es, welche den diesfälligen Verkehr aufrecht erhalten, wenngleich auch ihr Ergebniss gegen das Vorjahr eine auffallende Abnahme zeigt. Es kamen nämlich hier an:

	1874	1873	1872	1871	1870
Griechische Segelschiffe	235	301	335	330	203
Türkische „	210	235	293	220	173

Digitized by Google

Die Gründe, welche für die Wahl des Dampfschiffes als Transportmittel sprechen, nämlich: schnelleres und mit grösserer Sicherheit verbundenes Eintreffen der Waare am Bestimmungsorte, bedeutendere Tragfähigkeit und der namentlich im Jahre 1874 zu Tage getretene geringe Unterschied der Frachten gegenüber den Segelschiffen lassen für die Folge mit Bestimmtheit auf eine noch ferner sich steigernde Verwendung von Dampfern für den hiesigen Export nach den Häfen Westeuropa's und des Mittelmeeres, sowie für den Import nach Galatz schliessen. Infolge dessen wird auch der Verkehr der griechischen und türkischen Segelschiffe nach dem Auslande nach und nach sich vermindern, und werden diese letzteren dann nur mehr in kurzen Fahrten nach dem Schwarzen Meere und den griechischen Gewässern zum Versand von Getreide und Bauholz Beschäftigung finden.

Der durch die Dampfer beim Getreideexport erzielte Vortheil hat sich auch auf den Handel mit Bauholz übertragen, indem Dampfboote seit 2 Jahren auch verschiedene Gattungen Werkholz, zumeist aber Pfosten als Rückfracht bis Constantinopel, dem Hauptdepôt für diesen Artikel, nahmen. Dadurch ist den griechischen und noch mehr den türkischen Segelschiffen, die bisher ausschliessliches Transportmittel für Schiffbauholz waren, eine gefährliche Concurrenz erwachsen.

Im Laufe des Jahres 1874 sind 339 Dampfer mit einer Gesammttragfähigkeit von 179.681 Tonnen (gegen 538 Segelschiffe mit 87.668 T.) im Hafen von Galatz angekommen und von hier wieder abgegangen; ihr Verhältniss stellt sich wie 3:5 dar, ihre Tragfähigkeit übertrifft aber diejenige der Segelschiffe um 92.013 Tonnen.

Die englische Flagge tritt hierbei in den Vordergrund; die Anzahl ihrer Dampfer beträgt 156 mit 92.245 Tonnen, so dass daher ihre Tragfähigkeit allein den gesammten Tonnengehalt der Segelschiffe noch übersteigt. In nächster Reihe folgt Oesterreich-Ungarn mit 96 Dampfern, in seiner doppelten Verkehrsbeziehung zu Constantinopel und Odessa. Den dritten Rang im Seeverkehr der Dampfer behaupten die in wochentlichen Fahrten zwischen Constantinopel und Galatz coursirenden Dampfboote der französischen Messageries maritimes; dann folgen die russischen Dampfer, welche wochentlich einmal zwischen Odessa und Galatz fahren.

Ausser der Bewegung der Seefahrzeuge ist auch der Verkehr der verschiedenen Flussdampfer auf der Donau, sowie jener der Schleppschiffe, türkischen Tschams und kleineren Barken von Wichtigkeit und deren Betheiligung am Import- und Export-Geschäfte von Galatz besonders hervorzuheben.

Die Flussdampfer der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft spielten hierbei die Hauptrolle, mussten aber für die directe Verbindung Pest-Baziasch-Galatz im Personenverkehr der Concurrenz der Eisenbahn weichen, und, wie bereits erwähnt, die Eilfahrten einstellen, da sie von Giurgevo abwärts oft nur einen Passagier nach Galatz mitbrachten oder umgekehrt von hier mitnahmen.

Die seit Januar 1875 in Betrieb getretene Eisenbahnlinie Bukarest-Verceriova, die sich an die Strecke Galatz-Ibraila anschliesst, dürfte auch auf den bisher lebhaften Personenverkehr der Dampfer auf der unteren Donau, insbesondere bezüglich der linken Uferstationen nachtheilig einwirken und nur jenem mit dem rechten Donauufer das Feld belassen.

Was aber den Waarentransport betrifft, so fällt die Wahl zwischen Dampfer und Eisenbahn zu Gunsten des ersteren aus, sowohl der Billigkeit halber als auch wegen des geringen Eingangszolles von ½ pCt. für die auf dem Wasserwege in diesem Freihafen einlangenden Güter, entgegen dem Zoll von 7½ pCt., welcher für die mittels Eisenbahn hier eintreffenden Waaren zu entrichten ist.

Die Flussdampfer der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft haben im Laufe des vorigen Jahres auf der Strecke Orsova-Galatz 239 Fahrten gemacht und weisen eine Tragfähigkeit von 75.815 Tonnen aus. Die Localdampfer sind hierin nicht mitbegriffen.

Digitized by Google

An der Flussschifffahrt, und zwar zunächst mit Rücksicht auf den Personenverkehr, betheiligten sich auf der Donaulinie Widdin-Tultscha auch die beiden türkischen Dampfer „Abdul Aziz" und „Mehmet Akif". Dieselben hatten eine Tragfähigkeit von 12.330 Tonnen und machten 135 Reisen.

Eine Anzahl von 1948 Kerlaschen, Tschams und Schleppschiffen verschiedener Flaggen und mit einer Gesammttragfähigkeit von 151.572 Tonnen vermittelten an beiden Donauufern von Kalafat und Widdin bis Sulina und auf dem Pruth einen sehr lebhaften Waarenverkehr; trotzdem ist gegen das Vorjahr mit 2043 derlei Fahrzeugen von 174.963 Tonnen eine Abnahme um 95 Fahrzeuge und 23.391 Tonnen eingetreten.

Fasst man alle die verschiedenartigen Fahrzeuge zusammen, welche sich an der letztjährigen Hafenbewegung von Galatz betheiligten, so ergiebt sich eine Gesammtzahl von 3199 Schiffen und 507.066 Tonnen, welche sich folgendermassen vertheilt:

Segelschiffe und Dampfer für den Seeverkehr:				
Oesterreichisch-ungarische	115	mit	50.341	Tonnen
Fremde	762	„	217.008	„
Flussschiffe:				
Donaudampfer	239	„	75.815	„
Türkische Dampfer	135	„	12.330	„
Schleppschiffe	1948	„	151.572	„

Während der ersten Jahreshälfte machte sich infolge der hierlands vorherrschenden hohen Getreidepreise eine erhebliche Stockung im Exporte bemerkbar, welche auch auf den mit der Ausfuhr in engem Zusammenhange stehenden Import nachtheilig einwirkte. Dafür hat sich aber im zweiten Semester mit dem Eintreffen des neuen Getreides die Schiffsfrequenz gesteigert und fällt die Hauptthätigkeit in diesen Zeitabschnitt, so dass die letztjährige Schifffahrt im Ganzen genommen doch als lebhaft bezeichnet werden kann.

Die Schiffsfrachten waren je nach der Gestaltung des Exportgeschäftes verschiedenen Schwankungen unterworfen. In den Monaten März und April notirte man:

Für Segelschiffe nach: Marseille 3½ Franc pr. Charge; England 6 Schilling pr. Quarter; Triest 36—38 kr. Conv.-Mze. pr. Star; Constantinopel 65—70 Para pr. türkisches Kilo.

Für Dampfer nach: Marseille 5—6¼, England 6½—7 Schilling pr. Quarter; für eigens contrahirte Dampfer nach: England 8½—9, Triest 6 Schilling pr. Quarter.

In den Monaten Mai und Juni fielen diese Frachten infolge schwachen Exports und geringer Nachfrage nach Schiffen, wurden aber dann durch das Eintreffen des neuen Getreides, welches eine grössere Frequenz der Schiffe, besonders zur Versendung der vom Auslande begehrten bedeutenden Quantitäten Gerste und Hafer erheischte, wieder um 1 Schilling pr. Quarter emporgehoben und erhielten sich bei geringem Unterschiede zwischen den Sätzen für Dampfer und Segelschiffe bis zum Jahresschlusse günstig.

Die höchsten und niedrigsten Notirungen zeigt die nachstehende Uebersicht:

Segelschiffe nach:		Niedrigster Stand	Höchster Stand
England	pr. Quarter	6 s.	7 s. 6 d.
Triest und Venedig	pr. Star	30—32 kr.	38—42 kr.
Marseille	pr. Charge	2¾ Francs	3¾ Francs
Constantinopel	pr. türkisches Kilo	65 Para	72 Para

Digitized by Google

Dampfer nach:		Niedrigster Stand	Höchster Stand
England	pr. Quarter	7 s.	9 s.
Marseille	„	4½ s.	6½ s.
Neapel	„	5 s. 6 d.	5 s. 9 d.
Triest	„	5½ s.	6½ s.

Der Gesammtwerth der unter österreichisch-ungarischer Flagge importirten Güter beziffert sich auf 16,934.429 fl., darunter Waaren für 13,182.620 fl. und Baargeldsendungen im Betrage von 3,751.809 fl.

Die Segelschiffe brachten: 825 Tonnen Kalk und Bausteine, 5620 Kisten Glaswaaren, 130 Fässer Nägel, 210 Tonnen Kohlen, 150 Colli Eisenwaaren, 3150 Fässer Cement, 80 Fässer gesalzene Fische, 20 Fässer Schiffstheer, 400 Kilo Mais, 111 Kilo Roggen und 79 Kilo Weizen (das Getreide kam aus Ibraila), Alles zusammen im Werthe von 175.755 fl., also gegen das Vorjahr um 98.415 fl. weniger.

Die von den Lloyddampfern importirten Waaren hatten ein Gesammtgewicht von 70.357 Centnern und einen Werth von 4,317.665 fl. Dieselben bestanden in: 2569 Ballen Manufactur- und 2020 Ballen Baumwollwaaren, 199 Ballen rohe Baumwolle, 8303 Ballen Lederwaaren, 16.282 Ballen Tabak, 850 Fässern Zucker, 756 Kisten Stearinkerzen, 745 Kisten Seife, 795 Kisten Rum und Liqueur, 818 Kisten Mehlwaaren, 1220 Fässern Olivenöl, 450 Fässern gesalzene Oliven, 3575 Colli Limonen und Pomeranzen, 1140 Colli gesalzene Fische, 500 Colli Gemüse, 320 Säcken Haselnüsse, 15 Ballen Werg, 41 Fässern Caviar, 89 Kisten Gummiarabicum, 1180 Tonnen Roheisen. Ausserdem hatten diese Dampfer beim Einlaufe 724 Passagiere und Geldgrupps pr. 2,895.733 fl. an Bord.

Mittels der Donaudampfer sind aus den oberen Stationen der Donau, aus Ismail und Tultscha, dann aus Odessa Waaren im Gesammtgewichte von 134.820 Ctr. und im Werthe von 8,689.200 fl. nach Galatz eingeführt worden. Die vorzüglichsten derselben sind:

	Von der oberen Donau	Von der unteren Donau
	Centner	
Baumwolle	255	105
Baumwollwaaren	2.496	.
Bier	867	.
Branntwein	.	310
Effecten und Möbeln	2.493	356
Eisen und derlei Waaren	7.079	.
Roheisen	.	215
Leere Fässer	9.120	4.869
Flachs und Hanf	.	254
Gemüse	.	721
Glas und Glaswaaren	5.570	.
Brennholz	4.400	.
Kerzen und Seife	1.509	6.609
Kurzwaaren	2.966	.
Manufacturen	16.974	186
Maschinen	6.714	.
Specereiwaaren	1.255	.
Mehl	.	552
Oel	147	151
Papier	2.125	12
Seidenwaaren	1.342	.

Digitized by Google

	Von der oberen Donau	Von der unteren Donau
	Centner	
Talg	.	9.083
Tabak	.	4.021
Butter, Schmalz, Honig	200	1.239
Zwetschken	300	379
Zündwaaren	11.341	.
Fische und Caviar	80	21.496

Ausserdem brachten diese Schiffe 72 Wägen und 19 Claviere, dann Geldgrupps pr. 747.221 fl. von aufwärts und 108.855 fl. von abwärts.

Der Werth des unter fremden Flaggen stattgefundenen Importes beträgt 47,650.405 fl., wovon 42,976.245 fl. auf Segelschiffe und Dampfer von grösserer Tragfähigkeit und 4,674.160 fl. auf 1085 beladen hier eingelaufene Schleppschiffe (cabotaggi) entfallen.

Die durch die ersteren eingeführten Waaren sind folgende: 15.924 Tonnen Steinkohlen, 6748 Säcke Kaffee, 24.890 Säcke hydraulischer Kalk, 946 Kisten Conserven, 57.581 Stück Asphalt, 458 Gallonen Schwefelsäure, 860 Centner Kastanien, 3259 Ballen Leder, 1031 Fässer Caviar, 12.185 Ctr. Johannisbrod, 765 Fässer Schiffstheer, 1142 Gallonen Spiritus, 14.815 Fässer Eisennägel, 116.938 Stück und Bund Eisen, 6875 Kisten Bestandtheile für Ackerbaumaschinen, 3650 Kisten Maschinenbestandtheile für die Eisenbahn, 3760 Stück Eisenröhren, 30 Locomotive, 1020 Stück Pflüge, 36.524 Stück Räder, 46.695 Stück Bausteine, 225.000 Stück Ziegeln, 2627 Säcke Anis, 633 Ctr. süsse Mandeln, 1827 Kistchen Senf, 42.555 Kisten Limonen und Pomeranzen, 7900 Ctr. getrocknete Feigen, 2682 Säcke Pfeffer, 5945 Fässer gesalzene Fische, 3210 Fässer gesalzene Oliven, 2945 Fässer Sardellen, 8891 Ctr. getrocknete Fische, 1210 Ctr. Brennholz, 1880 Stück Nussholz, 2215 Kisten Stearinkerzen, 1391 Gallonen Branntwein, 3160 Stück Marmorstatuen, 1052 Kisten Liqueur, 933 Fässer Rum und Spiritus, 445 Fässer Petroleum, 1015 Ctr. Mehlwaaren, 2205 Ballen verarbeitetes Leder, 5.714 Stück Blei, 1476 Kisten Seife, 395 Ctr. Meersalz, 45.447 Säcke Reis, 12.187 Kuffen Zucker, 11.556 Colli Colonialwaaren, 1500 Kisten Thee, 209 Ballen Tabak, 40 Kisten Möbeln, 6953 Ballen Sackleinwand, 10.218 Stück Erdgeschirre, 4670 Kisten Glaswaaren, 73 Kisten Spiegelglas, 955 Dutzend Strohsessel, 11.914 Colli diverse Waaren, 1227 Ballen rohe Baumwolle, 5399 Colli Baumwollwaaren.

Die Schleppschiffe brachten folgende Gegenstände: 26.000 Oka und 103.800 Kilogramm Meersalz, 545.500 Oka Kalk, 379 Klafter, 186 Tonnen und 1600 Stück Steine, 7500 Stück Donauhäringe, 1 Fass Caviar, 220.000 Weidenstöcke für Weingärten, 621½ Klafter und 6000 Ctr. Holz, 5000 Oka Oliven, 70.000 Stück Fassdauben, 250 Stück Rohrdecken, 63.000 Stück Ziegeln, 1000 Oka Oel, 14.831 Ctr. und 330 Tonnen Kohlen, 133 Bund Werg, 254 Bund Stricke, 150 Oka Butter, 39 Kisten Dynamit, 26.000 Oka Reis, 50 Tonnen und 25.000 Oka hydraulischen Kalk, 1912 Stück Lavasteine, 8300 Oka Quitten, 2000 Oka Aepfel, 12.000 Oka Kartoffeln, 8000 Oka Zwiebel, 3000 Oka Eisenwaaren, 52 leere Fässer, 8900 Stück Kraut, 767.969 Oka Fische, 159.000 Oka Krebse, 11.600 Oka Leinsamen, 28.667 Oka Wolle, 817 Oka Käse, 33.128 Kilo Weizen, 12.146 Kilo Mais, 17.202 Kilo Roggen, 11.119 Kilo Gerste, 94 Kilo Hafer, 761 Kilo und 13.940 Oka Rübsamen.

Der Import unter nationaler Flagge, vertheilt auf die einzelnen Gattungen Fahrzeuge, welche denselben vermittelten, gestaltete sich in den Jahren 1870 bis 1874 wie folgt:

Digitized by Google

	1870	1871	1872	1873	1874
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Segelschiffe . . .	172.900	326.732	276.122	274.170	175.755
Lloyddampfer . .	9,144.577	7,141.023	4,105.589	6,022.140	7,213.398
Donaudampfer . .	9,044.383	14,794.329	15,440.870	7,881.116	9,545.276
Im Ganzen . .	18,361.860	22,262.084	19,822.581	14,177.426	16,934.429

Das Ergebniss von 1874 übertrifft sonach das Vorjahr 1873, steht aber den anderen 3 Vergleichsjahren nach; der grösste Ausfall zeigt sich bei den Segelschiffen, was daher rührt, dass diesmal nur 12 solche Fahrzeuge (gegen 24 im Jahre vorher) mit Ladung hier ankamen.

Die Dampfer weisen ein befriedigendes Resultat aus. Speciell in Bezug auf die Donaudampfer muss hervorgehoben werden, dass das günstige Verhältniss mehr aus dem Waarentransporte hervorgegangen ist, indem der Betrag der Baargeldsendungen, welcher in früheren Jahren immer einige Millionen Gulden ausmachte und dadurch den Gesammtwerth der Einfuhr, wie namentlich in den Jahren 1871 und 1872, bedeutend erhöhte, diesmal sehr gering war.

Die aus Wien und anderen Orten mittels Dampfer einlangenden Baargeldsendungen haben seit 2 Jahren sehr abgenommen, denn sie werden jetzt pr. Eisenbahn hieher bezogen, und treffen so viel schneller am Bestimmungsorte ein; nur die Sendungen zwischen den Stationen der unteren Donau besorgen die Dampfer.

Der Import unter fremder Flagge ist im Vergleiche zum Vorjahre, wo dessen Werth 42,421.200 fl. betrug, um 5,229.205 fl. gestiegen.

Das ganze Importgeschäft ergab eine Gesammtziffer von 64,584.834 fl., somit um 7,986.208 fl. mehr als 1873.

Die allgemeine Krisis, welche sowohl in den Productions- als auch in den Verbrauchsländern bis zum Beginn der zweiten Jahreshälfte währte, hat auf den Import nachtheilig eingewirkt, die Einfuhr muss daher als mittelmässig bezeichnet werden.

Erst im Sommer hob sich auch der Import, viele Waaren langten in beiden Richtungen, sowohl zur See als auch auf dem Donauwege, hier an und wurden theilweise an Grossisten, welche sich aus dem Innern der Moldau und Bessarabiens am Platze eingefunden hatten, zu guten Preisen abgesetzt.

Der Markt war bis zum Spätherbst, wo sich das Importgeschäft noch erhöhte, gut besucht und nahm bis zum Schlusse der Schifffahrt einen sehr günstigen Verlauf. Der Absatz war, namentlich was die mannigfaltigen Colonialwaaren betrifft, lohnend und in den Monaten November und December am bewegtesten, weil für den Bedarf über die Winterszeit vorgesorgt werden musste.

Die Hauptthätigkeit beim Importgeschäfte fällt auf die durch die fremden Schiffe eingeführten Colonialien, Eisen-, Manufactur- und anderen Waaren.

Die vorzüglichsten Gegenstände, welche diese Schiffe hieher bringen, sind die vielerlei Colonialwaaren sowohl für den hiesigen Bedarf, als auch zum Export ins Innere des Landes.

Zucker, meist aus Frankreich und England, wurde viel bezogen (13.037 Kuffen), daher der Preis gegen früher etwas fiel, nämlich pr. Oka auf $4^{32}/_{40}$ bis 5 Galatzer Piaster.

Kaffee kam in bedeutender Menge an den Markt und blieb, wenngleich etwas gesunken, noch immer hoch im Preise; die beste Qualität wurde mit 19, die mittlere mit 16 Piaster bezahlt, gegen 20—24 Piaster im Jahre 1873.

Reis, dessen Verbrauch hier stark ist und wovon 45.447 Säcke importirt wurden, blieb sich im Preise gleich; er galt 20—22 Piaster für je 10 Oka.

Olivenöl, in namhaften Mengen bezogen, hatte ebenfalls gute Preise, 13—14 Pstr. pr. Oka.

Digitized by Google

Im Allgemeinen war der Platz mit Colonialwaaren genügend versehen und das Geschäft hierin lohnend. Ein Gleiches gilt von Südfrüchten, Limonen und Pomeranzen; letztere kosteten 40—46 Piaster pr. Kiste, waren daher billiger als im Jahre 1873, wo sie aus Anlass der Cholera und der grösseren Nachfrage einen sehr hohen Preis erreicht hatten.

Der gesteigerte Bedarf an Steinkohlen aus England erheischte auch eine erhöhte Zufuhr hievon nach Galatz; grosse Partien waren von der Eisenbahnunternehmung requirirt worden. Der Verkauf im Detailhandel für die Stadtbevölkerung war gut; Cardiff-Kohle kostete pr. Tonne 55—60 Francs, Kohle von New-Castle 50 Francs.

Die Einfuhr von rohem Stangeneisen, wovon grosse Vorräthe am Lager sich befanden, war geringer als in 1873, aber der Saison nach doch entsprechend. Das Schweizer Haus Jacques Brunner hält in diesem Artikel noch immer die grösste Niederlage.

Die Nachfrage nach Ackerbaumaschinen war häufiger und traf deshalb davon mehr als im Vorjahre hier ein. Die Maschinen aus den englischen Fabriken Clayton & Shuttleworth und Ramson & Sons erhalten noch immer den Vorzug.

Das Geschäft in Manufacturen, zumeist Baumwollwaaren, Madapolam, Garn, Cattun etc. war mittelmässig; Vieles wurde sowohl auf dem Platze abgesetzt, als auch nach Bessarabien und dem Inneren der Moldau verkauft.

Ausnahmsweise stark war der Bezug von Asphalt, Cement (aus Marseille) und Bausteinen für den Bau des Canales hier in der Stadt und des neuen Molo im Hafen, sowie zur Pflasterung der Hauptstrasse, welche ganz mit Asphalt hergestellt werden soll.

Nach den fremden Flaggen betheiligten sich am Importe zur See in zweiter Linie die österreichisch-ungarischen Lloyddampfer. Der durch dieselben eingeführte Tabak (16.282 Ballen) wurde aus Constantinopel hieher gebracht, und zwar theils für die hiesige Regie, theils im Transit nach Oesterreich. Die importirten Manufactur- und Baumwollwaaren sind englisches und Schweizer Fabrikat, die Lederwaaren stammen aus Syra und Scio.

Auch der Antheil der Lloyddampfer am Transporte von Colonialwaaren und Südfrüchten war lebhaft, sowie sie andererseits auch im Verein mit den französischen Messageries-Dampfern die vielen Gemüsearten für den hiesigen Platz mitbrachten.

Der durch die französischen und russischen Dampfer vermittelte Import steht jenem der englischen, sowie der österreichisch-ungarischen Lloyddampfer bei weitem nach; übrigens waren die Zufuhren mittels der französischen Schiffe weit stärker als die der russischen, welche sich mehr mit dem Personenverkehre beschäftigen und den Waarentransport den hiefür besser eingerichteten österreichischen Donaupropellern „Metternich“ und „Giurgevo“ überlassen haben.

Von besonderer Wichtigkeit für Galatz ist der Import, welcher durch die Dampfer der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft vermittelt wird und zumeist Industrieerzeugnisse der verschiedenen Kronländer der österreichisch-ungarischen Monarchie umfasst, wenn auch einzelne derselben im Verlauf der Jahre durch die fremde Concurrenz in ihrem Absatze geschwächt wurden.

Manufacturwaaren weisen hierbei die höchste Importziffer auf; das Meiste davon sind fertige Kleider aus den österreichischen Fabriken, und viele hiesige Kaufleute besitzen reichhaltige Lager von derlei Artikeln. Die solidesten Firmen sind: Altmann, Weintraub, Schwarzmann und das österreichische Haus Marcus & Lamberger (früher Jakob Hirsch).

Dieselben verschleissen auch Schuhwaaren, meist Wiener Fabrikat; in diesem Artikel arbeiten aber auch andere Kaufleute, darunter einige Oesterreicher, mehr aber Romanen.

Tuch aus den Brünner Fabriken behauptet noch fortan den Platz, wenn es auch an der englischen und französischen Waare starke Concurrenten hat; die bessere Classe

Digitized by Google

der hiesigen Bevölkerung, welche im Allgemeinen den französischen Erzeugnissen den Vorzug giebt, besucht mehr die Kaufläden der französischen Händler, welche aber unter ihren Vorräthen auch mit der französischen Etiquette versehenes österreichisches Fabrikat besitzen und durch letzteren Umstand an den Mann bringen. Dasselbe ist auch der Fall bei Kleiderstoffen, wovon jedoch der grössere Theil von französischer Herkunft ist.

Baumwollwaaren und Cotone sind meist englisches, französisches und Schweizer Fabrikat; die Seiden- und Sammtwaaren deutsches und französisches, theilweise auch Wiener Erzeugniss. Kurzwaaren werden mehr aus Oesterreich und Deutschland (Nürnberg) bezogen.

Die Concurrenz Deutschlands und Belgiens in Glas und Glaswaaren hat dem Absatze des böhmischen Artikels, welcher bis vor einigen Jahren den Platz behauptete, bedeutend geschadet. Der höhere Preis des österreichischen, aber an Qualität viel besseren Fabrikats, hervorgerufen durch den Werth des Artikels selbst, durch die hohe Fracht, die Coursschwankungen und die Commissionsspesen, erschwert hier dem Kauflustigen dessen Bezug und führt ihn dazu, dem fremden Erzeugnisse den Vorzug zu geben, welches durch seine gleich schöne äussere Form ebenso guten Absatz findet, und dem Verkäufer, da er es billiger in Händen hat, einen besseren Gewinn abwirft. Spiegelglas ist überwiegend Wiener Fabrikat.

Zündwaaren werden noch immer ausschliesslich aus Oesterreich bezogen, und zwar das Meiste aus den Fabriken von A. M. Pollak und B. Fürth, weniger aus derjenigen von Sam. de Majo. Uebrigens sind auch mit englischen und italienischen Zündhölzchen Versuche gemacht worden. Eine Turiner Fabrik liefert ein ebenso gutes als billiges Erzeugniss, welches die Einfuhr der österreichischen Waare im Laufe der nächsten Jahre schmälern dürfte.

Oesterreich bleibt noch immer die Hauptbezugsquelle für Möbeln, wenn auch nebstbei Berliner Waare Absatz findet. In eisernen Einrichtungsstücken herrscht wohl auch Begehr nach englischem Fabrikat, aber das österreichische behält doch die Oberhand.

Eisen- und Stahlwaaren, als: Schlösser, Feilen etc., aus Steiermark haben gute Preise; die Fabriken Deutschlands, namentlich Iserlohn und Remscheid, senden fast ausschliesslich Fenster- und Thürbänder hieher. Ihren Commissionären, die alljährlich hier erscheinen, ist dieses günstige Resultat zu danken; da infolge directer Bestellung alle Commissionsspesen entfallen, so kommen den Verschleissern die von ihnen gewählten Artikel billiger zu stehen.

Unter der Rubrik der Maschinen befinden sich viele Locomotiven aus der Wiener Fabrik von G. Sigl, dann von Clayton & Shuttleworth in Wien und Pest; ausserdem Wiener, deutsche, französische und englische Nähmaschinen.

Der Bezug von Droguen und Specereiwaaren geschieht aus Wien, Stuttgart und Dresden; Einiges wird auch aus Frankreich importirt.

Die Einfuhr von Kerzen und Seife aus Oesterreich und Deutschland war diesmal geringer als im Vorjahre, indem noch ein grosser Vorrath unverkauft lagerte.

Die in bayerischen und holländischen Fabriken nachgemachte Waare mit der Wiener Etiquette „Apollokerzen" hat ihrer Billigkeit wegen (42 Kreuzer pr. Pfund engl., gegen 50 Kreuzer für das Wiener Fabrikat) noch immer den Vorrang. Eine starke Concurrenz macht hierin auch das russische Erzeugniss, wovon alljährlich bedeutende Quantitäten aus Odessa hier eintreffen.

Das auf diesem Wege importirte Quantum von 6609 Centnern, worunter auch Wachskerzen und die sehr gesuchte schwarze und gelbe Waschseife mitbegriffen sind, übersteigt die diesfällige Einfuhr aus West-Europa um mehr als das Vierfache. Letzterer Zeit hat auch ein Triester Etablissement mit der Einfuhr von Seife und Stearinkerzen begonnen.

Digitized by Google

Toiletteseifen und Parfümerien gelangen, wie bisher, meistentheils aus Oesterreich und Frankreich zur Einfuhr. Die Oele aus der Fabrik von J. M. Farina in Cöln werden dem Fabrikate von W. Rieger und Gellé frères, sowie demjenigen von Treu & Nuglisch vorgezogen.

Von dem Anatherin-Mundwasser des Dr. Popp in Wien wird hier viel abgesetzt, die Flasche zu 1 fl. 60 kr.; mit demselben concurrirt jedoch das französische Wasser von Dr. Pierre, welches um 40 kr. billiger gegeben und, weil französische Waare, vorgezogen wird. Eine Imitation von Dr. Popp's Erzeugniss wird zu 1 fl. pr. Flasche unkundigen Käufern als echte Waare geboten.

In Papier liefert Oesterreich das Meiste, Einiges auch Berlin. In letzter Zeit wurden Versuche mit siebenbürgischem Papier gemacht, mussten aber, da die Waare durch die Landfracht und den 7½percentigen Eingangszoll zu sehr vertheuert wird, wieder fallen gelassen werden.

Auffallend gering im Vergleich zu früheren Jahren war der Bezug von Bier aus Pilsen und Wien, dessen Verbrauch durch die Concurrenz der beiden hiesigen Brauereien, welche von Oesterreichern geleitet werden, und ein billigeres, dabei aber gutes Getränk liefern, abgenommen hat. Das Krügel hiesiges Bier kostet 20 Bani, gegen 40 Bani (8 gegen 16 kr. Silber) für das erstere.

In Blech- und Holzinstrumenten wird österreichisches Fabrikat vorgezogen; französische Pianinos concurriren stark mit den österreichischen und deutschen. Versuche, die man voriges Jahr mit englischen derlei Instrumenten machte, sind gelungen.

Wägen werden nur aus Wien und Neutitschein bezogen. Der Transport derselben findet seit zwei Jahren mittels Bahn statt, wobei sie viel schneller als auf dem Wasserwege hieher kommen und gleichzeitig auch das öftere Ueberladen vermieden wird.

Unter den Gegenständen, welche, wie früher erwähnt, Donau abwärts hieher eingeführt wurden, entfallen auf Talg, Tabak und Wolle die bedeutendsten Quantitäten; sie kamen aus Russland, Wolle auch aus Bessarabien.

Fische und Caviar im Gesammtgewichte von 21.496 Zollcentnern lieferte das fischreiche Kilia in Romanisch-Bessarabien sowohl für den hiesigen Consum, als auch zum Export pr. Bahn nach Galizien und der Bukowina, wohin besonders Hechte und Karpfen bestimmt waren. Vieles hievon wurde auch von hiesigen Fischhändlern zerlegt, eingesalzen, und in Fässern oder Säcken verpackt nach Serbien exportirt.

Ein fühlbarer Rückgang der Absatzverhältnisse und eine Schmälerung der commerciellen Thätigkeit wird sich für die fremden Nationen in Romanien bemerkbar machen, wenn, wie zu erwarten steht, das neue Zollgesetz sammt Tarif auch in den bisherigen Freihäfen Galatz, Ibraila und Ismail zur Ausführung gelangt. Hier in Galatz soll es am 1. Januar 1878 in Kraft treten.

Der Zwischenhandel, den Galatz und Ibraila betrieb, und der alljährlich wiederholt fremde Käufer aus den jenseitigen Donau-Echellen (Bulgarien und Dobrudscha) herbeizuführen pflegte, wird dann wahrscheinlich aufhören; und da ausserdem die hohen Hafengebühren und städtischen Umlagen forterhoben werden, so dürfte manches Handlungshaus sich veranlasst sehen, infolge der Abnahme in der Consumtionskraft des Landes seinen Geschäftsumfang zu beschränken oder gar Galatz zu verlassen.

Der letzjährige Export der österreichisch-ungarischen Segelschiffe hatte einen Werth von 246.970 fl. und umfasste folgende nach dem Auslande bestimmte Artikel: 2175 Kilo Mais, 878 Kilo Weizen, 2394 Kilo Roggen, 1212 Kilo Hafer, 12.000 Stück Pfosten, 200 Säcke (13.092 Oka) Rübsamen, 200 Oka Käse; ausserdem 7500 Kisten Glaswaaren, 130 Fässer Nägel, 300 Fässer Cement, 70 Tonnen Bausteine und Eisen als Restladungen zur Löschung in Ibraila oder Giurgevo.

Von den ausgeführten Getreidemengen vertheilen sich Weizen, Mais und Roggen ihrer Bestimmung nach wie folgt:

Digitized by Google

		Weizen	Mais	Roggen
Cittavecchia	Kilo	878	.	.
Curzola (auf Order) . . .	„	.	540	.
Lussin „ „ . . .	„	.	590	610
Zante „ „ . . .	„	.	.	1030
Triest	„	.	.	754
Ragusa	„	1045	.	.

Der Hafer ging nach Neapel; Rübsamen nach Marseille. Von den ausgeführten Pfosten hatten 6000 Stück die Bestimmung nach dem letztgenannten Platze, 6000 Stück nach dem Piräus, der auch die 200 Oka Käse erhielt.

Die österreichisch-ungarischen Lloyddampfer exportirten 65.076 Ctr. Waaren im Gesammtwerthe von 1,952.280 fl., darunter 837.920 fl. für Getreide; ausserdem Geldgrupps im Betrage von 642.211 fl.

Unter den verschifften Waaren befanden sich: 16.069 Kilo Weizen, 9145 Kilo Mais, 1780 Kilo Roggen, 4015 Kilo Gerste, 1255 Kilo Hafer, 1,489.114 Oka Weizenmehl, 7700 Oka Leinsamen, 132.400 Oka Fisolen, 385 Fässer Wein, 26 Fässer Bier, 4576 Stück Rindshäute, 391 Ballen Schaffelle, 12 Ballen Schafwolle, 12 Ballen Packpapier, 65 Colli getrocknete Früchte, 29 Schläuche Rindsfett, 3 Stück Marmor, 7 Fässer Olivenöl, 40.994 Oka Käse, 12 Kisten Stärkmehl, 36 Körbe Seidenwürmer, 1061 Stück Kupfer, 134 Ballen Heu, 455 Colli diverse Waaren, 4 Pferde, 1 Wagen. Auch sind mit diesen Schiffen 765 Passagiere abgegangen.

Die Donaudampfer exportirten: 243.489 Zollctr. verschiedene Waaren, 179.835 Centner Körnerfrüchte, 4500 Ctr. Kohlen für die eigene Regie der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, 15 Wägen, 4 Stück Borstenvieh.

Die vorzüglicheren Waaren sind: Baumwolle 4735 Ctr., Baumwollwaaren 1651 Centner, Bier 1011 Ctr., Branntwein und Spiritus 10.093 Ctr., Colonialwaaren 62.549 Centner, Effecten und Möbeln 2052 Ctr., Eisen und Eisenwaaren 37.101 Ctr., Roheisen 17.579 Ctr., Farbhölzer 1684 Ctr., leere Fässer 736 Ctr., Felle und Häute 1579 Ctr., Fette 88 Ctr., Flachs, Hanf und Werg 167 Ctr., Gemüse 340 Ctr., Glas und Glaswaaren 10.340 Ctr., Hadern 79 Ctr., Nutzhölzer 165 Ctr., Kerzen und Seife 14.145 Centner, Kurzwaaren 1082 Ctr., Leder und Lederwaaren 3876 Ctr., Leinwand und Zwilch 684 Ctr., Manufacturen 8296 Ctr., Steinarbeiten 225 Ctr., Maschinen 1635 Centner, Material- und Specereiwaaren 288 Ctr., Mehl 2384 Ctr., Metalle 50 Ctr., Mineralwässer 150 Ctr., Oel 154 Ctr., Petroleum 2042 Ctr., Papier 297 Ctr., Porzellan 326 Ctr., Reis 15.851 Ctr., Schafwolle 92 Ctr., Seide und Seidenwaaren 21 Ctr., Soda und Natron 265 Ctr., Steinkohlen 120 Ctr., Tabak 595 Ctr., Butter und Schmalz 776 Ctr., Wein 3639 Ctr., Zucker 6426 Ctr., Zwetschken 2548 Ctr., Eisenbahnschienen 9675 Ctr., Fische 9773 Ctr.

Die Körnerfrüchte bestanden in: 50.440 Ctr. Weizen, 25.393 Ctr. Mais, 103.197 Centner Roggen und 805 Ctr. Gerste.

Alle diese Gegenstände repräsentiren einen Werth von 5,580.425 fl., wozu noch Baargeldsendungen pr. 604.810 fl. kommen, so dass sich 6,185.235 fl. als Gesammtbelang dieser Ausfuhr ergeben.

Die nationale Flagge vermittelte nach Obigem überhaupt einen Export von 7,779.675 fl. an Waaren und von 1,247.021 fl. an Baargeldsendungen, daher zusammen von 9,026.696 fl.

Die fremden Schiffe exportirten: 148.452 Kilo Weizen, 96.945 Kilo Mais, 34.890 Kilo Roggen, 41.464 Kilo Gerste, 43.918 Kilo Hafer, 632 Kilo Leinsamen, 1270 Kilo Rübsamen, 485.400 Oka Weizenmehl, 34.455 Oka Wolle, 750 Stück Widder, 578 Stück Ochsen, 2000 Oka Knochen, 8000 Oka Salz, 15.800 Oka Käse, 212.308 Oka und 114 Kilo Fisolen, 28.000 Oka Hadern, 546.780 Stück Pfosten,

Digitized by Google

54.540 Stück Bretter, 686 Stück Segelstangen, 997 Stück eichene Bretter, 2365 Stück Fassdauben, 3653 Stück Schwellen, 551 Stück Balken, 2805 Stück Latten.

Die Ausfracht der Schleppschiffe umfasste: 56.918 Kilo Weizen, 64.027 Kilo Mais, 26.491 Kilo Roggen, 112.613 Kilo Gerste, 8146 Kilo Hafer, 193.597 Oka Weizenmehl, 578.714 Oka Maismehl, 432.150 Oka Knochen, 12.460 Oka Salz, 21.700 Oka Fisolen, 12.500 Oka und 50 Ballen Hadern, 10.060 Oka Kleien, 12.595 Oka Zwetschken, 4 Fässer und 51.734 Vadra Wein, 5515 Vadra und 25 Fässer Branntwein, 46 Fässer und 82 Vadra Bier, 10 Kuffen Weintrauben, 800 Oka Aepfel, 3000 Oka Birnen, 2000 Oka Reis, 2075 Oka Kaffee, 150 Fässer und 432.500 Oka Nüsse, 50 Ctr. Galleten, 50 Fässer Schiffstheer, 300 Fässer und 11.800 Oka Gas, 26 Stück Pferdehäute, 76.630 Stück Pfosten, 334.783 Stück Bretter, 300 Stück Eichenbalken, 1000 Stück Fassdauben, 16.216 Stück Balken, 35.235 Stück Latten, 300 Stück Flossruder, 1690 Stück Plafondlatten.

Der Werth der durch die fremden Fahrzeuge und die Schleppschiffe exportirten Waaren beziffert sich auf 18,160.625 fl. Die vorjährige Ausfuhr aus Galatz ergab sonach im Ganzen einen Werth von 27,187.321 fl., wovon das Meiste den fremden Flaggen zufällt. Gegen das Vorjahr zeigt sich ein Ausfall von 905.161 fl., theils wegen der geringeren Summe der Baargeldsendungen (1,247.021 gegen 1,911.084 fl.), theils wegen des namhaften Rückganges, den im vorigen Jahr der durch die österreichisch-ungarischen Segelschiffe und Lloyddampfer vermittelte Getreideexport (32.265 gegen 52.568 Kilo) erfahren hat.

Der Ausfuhrwerth der Donaudampfer und der fremden Flaggen hat dagegen eine Erhöhung erfahren.

Der Gesammtwerth des Galatzer Exportes vertheilte sich in den letzten 3 Jahren wie folgt:

	1872 fl.	1873 fl.	1874 fl
Oesterreichisch-ungarische Flagge:			
Segelschiffe	280.715	487.715	246.970
Lloyddampfer	2,277.372	4,565.783	2,594.491
Donaudampfer	4,202.871	5,618.089	6,185.235
Zusammen . .	6,760.958	10,671.587	9,026.696
Fremde Flaggen	16,831.347	17,420.895	18,160.625

Das Ergebniss der österreichisch-ungarischen Segelschiffe in 1874 ist somit schwächer als in den beiden Vergleichsjahren, muss aber dennoch insofern als befriedigend bezeichnet werden, als von den angekommenen 19 Schiffen 16 mit Ladung abgingen und nur 3 leer den Hafen verliessen. Der Ausfall bei den Lloyddampfern beziffert sich gegen 1873 mit ca. 2 Mill. fl. und gründet sich auf den schwächeren Antheil an der Getreideausfuhr und auf den geringeren Betrag der Baargeldsendungen.

Die Getreideüberschiffung auf die grossen englischen Dampfer der Rhederfirma Bebby & Sons, nun Friedrich Leyland & Comp. in Liverpool, welche der österreichisch-ungarische Lloyd seit 10 Jahren in Constantinopel bewerkstelligte, werden heuer aufhören, da sich hier eine englische Schleppschifffahrtsgesellschaft (Wats Foscolo & Comp.) etablirte, welche die auf ihren Schleppschiffen verfrachteten Getreidemengen in Sulina auf die bereits nach jenem Hafen kommenden grossen Dampfer der genannten englischen Firma verladen wird.

Der Export unter fremder Flagge gestaltete sich günstiger, indem das Jahr 1873 mit einem Waarenwerthe pr. 17,420.895 fl. von der letztverflossenen 12monatlichen Periode um 739.730 fl. überboten wird. Diese Zunahme wurde durch die gegen das Vorjahr um 143.546 Kilo höhere Getreideausfuhr erzielt.

Digitized by Google

Die durch fremde Schiffe vermittelte Ausfuhr von Cerealien erreichte während der letzten 4 Jahre folgende (in Galatzer Kilo ausgedrückten) Mengen:

	1871	1872	1873	1874
Weizen	158.815	244.219	211.106	205.371
Mais	130.667	190.862	215.013	160.972
Roggen	35.976	36.793	32.923	61.382
Gerste	10.816	16.209	16.204	154.078
Hafer	.	.	15.077	52.065
Zusammen	336.274	488.083	490.323	633.868

Die Gesammtmenge der im Jahre 1874 durch die Segel- und Dampfschiffe aller Flaggen ausgeführten Cerealien beträgt 702.816 Galatzer Kilo in nachstehender Vertheilung:

	Weizen	Mais	Roggen	Gerste	Hafer
Oesterreichisch-ungarische Seeschiffe	16.948	11.321	4.174	4.015	2.467
Flussdampfer der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft	7.760	4.296	17.792	175	.
Fremde Schiffe	205.371	160.972	61.382	154.078	52.065
Zusammen, Galatzer Kilo	230.079	176.589	83.348	158.268	54.532

Die Ausfuhr jener Gegenstände, welche nach den Cerealien als die relativ wichtigsten für diesen Platz zu gelten haben, stellte sich 1874 also: Weizenmehl 2,168.111 Oka, Maismehl 578.714 Oka, Fisolen 389.208 Oka, Wolle 39.455 Oka, Käse 56.994 Oka, Knochen 20.460 Oka, Wein 214.247 Oka, Obst 451.895 Oka, Bauholz 1,079.031 Stück.

Von Lein- und Rübsamen, deren Ernte missrathen ist, wurden nur ganz geringe Partien exportirt.

Die letztjährige Getreide-Ausfuhr aus Galatz war grösser als in den nächstfrüheren 3 Jahren, zunächst aus Anlass der namhafteren Verschiffung von Gerste und Hafer, deren Ernte sehr ergiebig ausfiel, und wornach ausnahmsweise die Nachfrage vom Auslande gleich beim Beginne der Zufuhren sich einstellte und bis Ende Herbst anhielt. Die in 1871 bis 1873 stattgefundene Ausfuhr von Gerste war um ca. 140.000 Kilo kleiner und jene von Hafer fast ganz ohne Belang.

Die exportirten Mengen der anderen Getreidegattungen, als Weizen und Mais, stehen der Ziffer der Vorjahre 1872 und 1873 nach, weil der Begehr hiefür schwächer war. Besser hielt sich derselbe für Roggen, da aber in dieser Kornfrucht nur eine mittelmässige Ernte erzielt wurde, so genügten die Vorräthe nicht für den Bedarf zur Verschiffung.

Ueberhaupt waren in der ersten Jahreshälfte die Lager mit Cerealien schwach bestellt, so dass der Export sich nicht zu entfalten vermochte. Erst nach der neuen Ernte nahmen die Geschäfte wieder einigen Aufschwung, wenn auch nicht in dem Masse, wie man vor derselben gehofft hatte; denn auch das Ausland hatte gute Ernte-Resultate, wodurch die Preise der Kornfrüchte herabgedrückt wurden.

Von den ausgeführten 702.816 Kilo Cerealien wurde das Meiste nach England, von wo die zahlreichsten Bestellungen kamen, verladen; in zweiter Reihe folgen als Bezugsorte Triest und Venedig, sowie andere Häfen des Adriatischen Meeres, wohin vorzüglich in der ersten Jahreshälfte viel Weizen und Gerste ausgeführt wurde; ferner Marseille und einige Nordseehäfen, welch' letztere grösstentheils Roggen und Mais erhielten.

Digitized by Google

Die englischen Dampfer waren das Haupttransportmittel für Cerealien; auch der österreichisch-ungarische Lloyd betheiligte sich bei jeder Fahrt an diesem Verkehr.

Die Preise der Cerealien hielten sich im I. Semester fest und günstig für diesen Platz. Käufe und Lieferungen in Gerste und Hafer wurden über Bestellungen aus England, Marseille, Italien und verschiedenen Häfen des Adriatischen Meeres effectuirt; einzelne Partien von Weizen und Roggen nahmen im September und October ihre Richtung auch nach Amsterdam und Rotterdam.

Gegen Ende Herbst zu traten aber auch Verluste ein, indem die Speculanten wegen des Fallens der Preise ihre Waare zumeist am Platze zurückbehalten hatten, endlich aber trotz augenfälligen Schadens theilweise verladen mussten, um den eingegangenen contractlichen Verbindlichkeiten nachzukommen.

Mais aus der 1873er Ernte, wovon mit Ausnahme der für den einheimischen Bedarf erforderlichen Menge fast Alles verschifft wurde, behauptete das ganze Jahr hindurch einen guten Preis.

In Weizen (Ghirka), dem Hauptexportartikel dieses Hafens, entsprachen die Operationen nicht der erzielten reichen Ernte; der Preis desselben fiel im Spätherbst und das Meiste musste am Lager verbleiben.

Von Roggen ist verhältnissmässig viel exportirt worden, wenn man erwägt, dass das Ernteergebniss hievon im Vergleiche zur Aussaat nur mittelmässig ausgefallen ist.

Die niedrigsten und höchsten Preise der einzelnen Getreidegattungen stellten sich folgendermassen:

Getreidegattung	Niedrigster Preis Galatzer Piaster	Höchster Preis Galatzer Piaster
Ghirka	245	340 vor der Ernte, dann 250—260
Weicher Weizen . . .	220	250 vor der Ernte, dann 240
Mais	186	220
Roggen	160	240 vor der Ernte, dann 164—180
Gerste	120	178
Hafer	120	130

Die Preise von Weizen und Roggen variirten am meisten; im I. Semester 1874, wo der Vorrath nicht so gross war und die Notirungen im Auslande sich sehr günstig zeigten, standen sie am höchsten, fielen nach der Ernte infolge des auch im Auslande eingetretenen Rückganges und besserten sich um ein Geringes gegen Ende der Schifffahrt. Die Preise für alten Mais und für Hafer änderten sich wenig. Neue Gerste stieg infolge der grossen Nachfrage und des vielseitigen auswärtigen Bedarfes am meisten, ging aber gegen Ende des Herbstes wieder zurück.

Nach Getreide war Weizenmehl der vorzüglichste Exportartikel. Die ausgeführten 2,168.111 Oka aus der hiesigen Dampfmühle von Lambrinidi & Consorten waren nach Constantinopel bestimmt. Ebendahin ging auch der grösste Theil des nächstwichtigen Gegenstandes der hiesigen Ausfuhr, nämlich Bauholz, worunter zunächst Pfosten und Bretter begriffen sind, welche die Wälder der Bukowina und Siebenbürgens liefern. Von Brettern und Balken nahm Einiges die Richtung nach der unteren Donau.

Käse und Hülsenfrüchte wurden nach Constantinopel und den gegenüberliegenden Stationen der Dobrutscha, Knochen nach England für die dortigen Zuckerfabriken, Wolle nach Oesterreich-Ungarn, England, Deutschland und Frankreich versendet.

Ausser den vorerwähnten Bodenproducten dieses Landes wurde auch Wein und Bier in ansehnlichen Quantitäten exportirt. Ersterer ist für diesen Platz mehr Durchfuhrartikel für Ismail, Tultscha, Sulina und Constantinopel; er ist ein Erzeugniss von Odobesti, der vorzüglichsten Weingegend der Moldau, und gelangt mittels Eisenbahn nach Galatz.

Digitized by Google

Die letztjährige Fechsung sowohl in Odobesti, als auch in Pancia, Nicoresti und anderen Gegenden lieferte eine beträchtliche Menge Wein und die Qualität war eine vorzügliche.

Infolge dieses sehr günstigen Resultates fielen auch die Preise, so dass die Vadra in Odobesti mit 4 Jassy'er Piastern (1½ Francs) bezahlt wurde und mit Hinzurechnung der Transportkosten und Steuern loco Galatz auf 3½ bis 4 Francs zu stehen kam.

Voriges Jahr hat auch der Agent einer ungarischen Gesellschaft, Herr Marcus Politzer aus Vágujhély (ein Oesterreicher), beträchtliche Einkäufe von Wein in Odobesti und Pancia, dem Vernehmen nach 600 Fässer oder 30.000 Vadra (à 10 Oka), gemacht.

Bier erzeugen in Galatz 2 Brauereien, von denen die eine ein Oesterreicher, Herr Josef Helm aus Eger, gepachtet hat. Das Fabrikat sowohl dieser als auch der anderen Brauerei, welche einem Herrn Marcus Schein gehört, macht dem Bier aus Wien und Pilsen, welches bis nun den Platz behauptete, eine empfindliche Concurrenz; es wird davon auch viel nach anderen Donaustationen exportirt. Der Preis eines niederösterreichischen Eimers ohne Gebünde ist 18 bis 20 Francs.

Ausnahmsweise fand voriges Jahr auf dem Seewege die Ausfuhr einer grossen Anzahl von Hornvieh (578 Ochsen und 750 Widder) statt, welches auf englischen Schiffen für Rechnung eines englischen Hauses nach Malta transportirt wurde.

Unter den übrigen Ausfuhrgegenständen weisen nur noch Colonial- und Eisenwaaren eine höhere Ziffer aus; sie sind fremdländisches, von anderwärts auf dem Galatzer Markte gekauftes Erzeugniss. Aehnliches gilt von Kerzen und Seife, da die hiesige, in den Besitz einer Actiengesellschaft übergegangene Kerzenfabrik die Concurrenz Oesterreich-Ungarns, dann auch Bayerns, besonders mit seiner Imitation von Apollokerzen, und Russlands mit seiner besseren Seife nicht bestehen kann.

Ausser der eben erwähnten Kerzenfabrik, einer Mehldampfmühle und einer Dampfsägemühle, die sich alle drei in Händen fremder Staatsangehörigen befinden, gibt es im diesseitigen Bezirke keine anderen Fabriksetablissements. Die hiesige Fabrik für Fleischconserven ist seit einigen Jahren unthätig und geht ihrem Verfalle entgegen.

Der Handel im Allgemeinen liegt, sowohl was Ein- als Ausfuhr betrifft, meist in Händen der Fremden, während die Romanen grösstentheils Krämer und Handwerker sind. Dieselben befassen sich nur in einzelnen Fällen mit industriellen Unternehmungen und betheiligen sich neuerer Zeit auch weniger am Importgeschäfte.

Der romanische Landmann entwickelt eine anerkennenswerthe Thätigkeit, betreibt stark die Viehzucht und ist der ausschliessliche Ackerbauer.

Der Detailhandel mit Specereiwaaren, der Verkauf von Lebensmitteln, die Brodbäckerei wird von Griechen und anderen Fremden betrieben, gegen welche der Einheimische, der diese Geschäfte in früheren Jahren ausschliesslich führte, jetzt nicht mehr zu concurriren vermag.

Die seit 1873 fortdauernde allgemeine Krisis hat hier auch während des vorigen Jahres Vorsicht und Beschränkung im Gewähren von Credit und in den Bankgeschäften auferlegt. Trotzdem muss es als eine erfreuliche Thatsache hervorgehoben werden, dass keine Fallimente am Platze vorgekommen sind und dass Geschäftsleute, welche durch Verluste an ihrem Vermögen gelitten hatten, ihre Differenzen im Vergleichswege mit den Gläubigern ordneten, welche im Hinblick auf die Geschäftslage sich mit geringeren Anboten als sonst je zufriedengestellt fanden.

Noch immer ist auf dem hiesigen Platze die Banque de Roumanie das einzige Bankinstitut, das mit den ausländischen Handelsplätzen operirt. Zwar bestehen hier noch einzelne Privatbanken, welche aber nur zu weit höheren Zinsen Darlehen gewähren.

Digitized by Google

Die Geldoperationen geschehen, wie immer, zumeist in der Richtung nach England, theilweise auch nach Marseille und Wien, nach letzterem Platze infolge der gesteigerten Geschäftsabmachungen mit Oesterreich-Ungarn.

Die höchsten und niedrigsten Notirungen der Wechselcourse waren, wie folgt:

	Niedrigste Notirung	Höchste Notirung
London, Pfund Sterling . . .	24·75 Francs	24·95 Francs
Marseille, 100 Francs . . .	98 „	99 „
Amsterdam, 100 Francs . .	207 „	207·75 „
Wien, 1 Gulden	2·10 „	2·25 „

Die von der Direction der I. k. k. pr. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft seiner Zeit ins Leben gerufene Einrichtung, durch tägliche Fahrten eigens dazu eingerichteter Dampfer die Hafenstadt Galatz mit den zu diesem Platze in sehr regen Geschäftsbeziehungen stehenden Donauhäfen Ibraila, Tultscha und Ismail in leichtere und schnellere Verbindung als zu Land zu bringen, hat seit ihrem mehrjährigen Bestehen bei der Bevölkerung dieser Städte die vollste Anerkennung gefunden.

Wennauch Galatz mit Ibraila seit 2 Jahren durch den Schienenweg näher verbunden ist, so zieht doch Jedermann die Reise mittels des Localdampfers „Austria“ wegen des billigeren Fahrpreises, der grösseren Bequemlichkeit und der kürzeren Fahrzeit vor.

Die diesfällige Frequenz war auch voriges Jahr sehr lebhaft und übertraf das Ergebniss von 1873. Es sind von hier in 1114 Fahrten 44.424 Passagiere, und zwar 8081 I. und 36.343 II. Classe, ausserdem 29 Personen mit Saisonkarten nach Ibraila abgegangen; ferner wurden 13.844 Centner diverse Waaren und 2 Wägen ausgeführt.

Unter solchen Umständen wird die Eisenbahn nicht leicht gegen den lebhaften Verkehr des Dampfers zu concurriren vermögen, und zwar umsoweniger, als derselbe zur grösseren Bequemlichkeit des Publicums täglich vier Fahrten macht.

Den Dienst auf der längeren Donaustrecke Galatz-Tultscha-Ismail versieht der Localdampfer „Árpád“ in wochentlich dreimaligen Fahrten, deren zweite (am Dinstag) jedesmal bis Kilia, dem Hauptsitze des Fischhandels, ausgedehnt wird.

Dieser Dampfer hat voriges Jahr 125 Touren gemacht und war auf jeder Hin- und Rückfahrt mit einer erheblichen Anzahl Passagiere besetzt, oft sogar bis zur Ueberfüllung. Nach den bezüglichen Ausweisen sind 5574 Passagiere nach den vorbezeichneten, abwärts gelegenen Donaustationen abgegangen.

Auch der Waarentransport liess nichts zu wünschen übrig. Ausser den vom Auslande zur Weiterbeförderung hier angekommenen Transitgütern wurden viele Colonialwaaren, Südfrüchte etc. nach Tultscha und Ismail ausgeführt, und umgekehrt Wolle, Schaffelle, namentlich aber bedeutende Quantitäten Fische und Rogen nach Galatz importirt. Von Zwischenhändlern wurden zahlreiche Partien Fische aus Kilia, besonders Karpfen, in Körbe verpackt pr. Bahn nach Czernowitz und Lemberg expedirt. Die Gesammtmenge der auf dieser Flussstrecke von hier ausgeführten und hieher importirten Waaren kann auf 20.000 Centner geschätzt werden.

Das durch den Verkehr der Localdampfer auf beiden Linien vermittelte Geschäft ergab namentlich in Bezug auf den Transport von Reisenden ein Resultat, wie es die übrigen Dampfer der Gesellschaft nicht so günstig aufzuweisen haben.

Die Gesammtmenge der durch die hiesige Agentie der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft expedirten Transitgüter beträgt 121.688 Zollcentner und übertrifft das Vorjahr mit 105.637 Zollcentnern um 16.051 Zollcentner. Bezüglich der Provenienz der Waaren vertheilt sich dieselbe wie folgt:

Digitized by Google

Von	Zollcentner	Nach	Zollcentner	Im Ganzen Zollcentner
Constantinopel . . .	14.839	Constantinopel . . .	18.558	33.397
Odessa	31.403	Odessa	35.518	66.921
Tultscha und Ismail .	13.394	Tultscha und Ismail .	7.976	21.370
Zusammen	59.636	Zusammen	62.052	121.688

Darnach steht die Verkehrsthätigkeit auf der Linie von und nach Odessa im Vordergrunde, ihr zunächst folgt Constantinopel. Tultscha und Ismail zeigen die niedrigste Ziffer.

Die vorzüglichsten Durchzugsgüter nach Odessa waren: Manufacturen, Möbeln, Eisen-, Glas- und Porzellanwaaren, Droguen, Kurz- und Specereiwaaren, Wägen. Von den in umgekehrter Richtung nach dem Auslande gesendeten Erzeugnissen Russlands sind Tabak, Schafwolle, Thee, Meerschaum, Fischrogen hervorzuheben.

Nach Constantinopel, Tultscha und Ismail wurden zumeist Industrie-Erzeugnisse aus Oesterreich-Ungarn, Deutschland und Frankreich durchgeführt und von Constantinopel aus Südfrüchte, Colonialwaaren und Baumwolle für das Ausland bezogen, während Tultscha und Ismail hauptsächlich Fische für die Stationen der unteren Donau und Serbien als Transitgut hieher sendeten. Aus Tultscha, noch mehr aber aus Romanisch-Bessarabien kam auch Schafwolle.

Der vorjährige Durchfuhrhandel war lebhaft und entwickelte besonders im Herbst unter dem Einflusse der in den hiesigen Geschäftsverhältnissen eingetretenen Besserung im Allgemeinen eine grosse Regsamkeit.

Dies zeigte sich namentlich in der Richtung nach Odessa, wohin der Dampferverkehr einen seit Jahren nicht gesehenen Umfang erreichte. Die beiden Dampfer „Metternich" und „Giurgevo" der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft hatten stets volle Ladung; der Seepropeller „Giurgevo" machte ausnahmsweise 12 Fahrten, also mehr wie sonst, auf der Odessa'er Linie, die übrigens an und für sich die wichtigste für den Transitverkehr von Galatz mit dem Auslande ist.

Der durch die Lloyddampfer vermittelte Transithandel aus Constantinopel nach Oesterreich-Ungarn ist von geringerer Bedeutung und beschränkt sich mehr auf den Verkehr mit den oberhalb Galatz gelegenen Donau-Echellen bis Orsova, welche ihren Bedarf an Südfrüchten und Colonialwaaren zumeist durch Geschäftsfreunde in Constantinopel direct über Varna und Rustschuk und nur Weniges am hiesigen Platze selbst beziehen.

Der frühere regsame Transit von Constantinopel via Galatz nach Oesterreich-Ungarn hat durch die Concurrenz der rumelischen Eisenbahnen eine sehr empfindliche Benachtheiligung erfahren. Viele Artikel, insbesondere unsere wichtigeren und werthvolleren Erzeugnisse, werden auf der Bahnlinie Rustschuk-Varna expedirt, und gelangen somit viel schneller und ohne die mannigfaltigen Verzögerungen, welche der Wechsel des Wasserstandes der Donau sehr häufig verursacht, erleiden zu müssen, an ihre Bestimmung.

Ausser der im Vorhergehenden dargestellten Schifffahrts- und Handelsbewegung ist für Galatz auch der Verkehr auf dem Pruth von Wichtigkeit.

Die hier tagende internationale Pruth-Commission hat seit ihrem dreijährigen Bestande Vieles zur Erleichterung der Schifffahrt auf diesem Flusse gethan, indem sie die seit langen Jahren darin gelegenen Pfähle, Baumstämme, Schiffstrümmer und Mühlenreste entfernen liess, so dass jetzt die Strecke von der Mündung bis oberhalb Rogoseni ganz gereinigt ist und Dampfer und Schleppschiffe ohne Gefahr verkehren können.

Digitized by Google

Die Commission hat die weitere Reinigung des Flusses von Rogoseni aufwärts beschlossen und sollten die diesbezüglichen Arbeiten durch einen eigens hiefür bestellten Fachmann im Laufe des Jahres 1875 in Angriff genommen werden.

Der Verkehr auf dem Pruth war 1874 minder lebhaft als in den beiden Vorjahren, weil der Cerealientransport nach Galatz infolge der durch die niedrigen Preise veranlassten geringen Zufuhren sich diesmal als sehr mittelmässig erwies, und die Gutsbesitzer, um empfindlichen Verlusten auszuweichen, es vorzogen, ihr Getreide in den Speichern aufbewahrt zu halten.

Die am Pruth liegenden Districte von Galatz, Cahul und Falciu, wo sich ein ausgedehntes und vorzügliches Ackerland befindet, hatten voriges Jahr einen reichen Erntesegen, und es blieben den Gutsbesitzern grosse Vorräthe von Cerealien übrig, welche sie, wiebald der Export sich heben würde, dem Verkehre zur Verfügung zu stellen gedachten.

Auf dem Pruth bewegten sich 1874 im Ganzen 413 Fahrzenge mit 29.396 Tonnen, darunter Privatgesellschaften gehörende Remorqueure mit ihren Schleppschiffen, dann Schlepper, Granitzen und Tschams einzelner Unternehmer.

Die I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft hat sich auch voriges Jahr an der Pruth-Schifffahrt betheiligt und hiezu ihren kleinen Dampfer „Schabatz“ mit 6 Schleppschiffen beigestellt; der äusserst niedrige Wasserstand (kaum 3 Fuss) liess aber kein nutzbringendes Geschäft zu.

Die Schifffahrt auf dem unweit Galatz in die Donau mündenden Sereth beschränkt sich auf die Herabflössung des aus der Bukowina und der oberen Moldau nach Galatz gelangenden Bauholzes. Schleppschiffe verkehren nicht mehr auf diesem allzu seichten Fahrwasser, und das Getreide aus den umliegenden Ortschaften wird theils mittels Bauernwägen, mehr aber auf der Eisenbahn, welche sich von Roman weg dem Flusse entlang bis nahe an dessen Mündung in die Donau hinzieht, hieher zugeführt.

Die hierländigen Eisenbahnen, das wichtigste Transportmittel zu Land, haben voriges Jahr durch ihren starken Betrieb wesentlich zur Hebung des Verkehrs mitgewirkt.

Die Linie Galatz-Roman ist im Vergleich zu derjenigen nach Bukarest viel wichtiger, weil sie den hiesigen Platz direct mit den für denselben massgebenden ausländischen Märkten verbindet, und weil sie den Personenverkehr mit Europa am schnellsten vermittelt.

Dies wird auch nach dem Anschlusse der Linie Verceriova an die österreichischen Bahnen so bleiben, weil diese Linie für Galatz zu entfernt liegt und die Reisenden über Roman-Czernowitz-Lemberg viel schneller in Wien ankommen.

Das Gleiche wird auch für Ibraila gelten, welches dieser Strecke näher liegt, als jener über Verceriova, die in allen Fällen für Bukarest, den Centralpunkt der Walachei, die meisten Erleichterungen zu bieten vermag.

Im Handelsverkehr ist die Linie Roman für Galatz die wichtigste und wird es auch fortan sein, weil sie den Transport der mannigfaltigen und wichtigen Waaren aus und nach den nahe an Galatz liegenden Districten besorgt, mit denen dieser Platz fortwährend in lebhaften Geschäftsbeziehungen steht.

Der Antheil der Eisenbahn am Importe war sehr lebhaft, zu wiederholten Malen trafen starke Züge mit Getreide in Galatz ein, oft reichte die Zahl der disponiblen Güterwägen nicht hin, so dass solche von der Lemberg-Czernowitzer Bahn requirirt werden mussten. Auch aus dem Auslande kamen bedeutende Quantitäten von Waaren aller Art, sowie verschiedene Bodenproducte aus den oberen moldauischen Districten.

Der Export war nicht minder belebt und bestand meistentheils in Colonialwaaren, Eisen, Baumaterialien und Holzwaaren.

Der Gesammtverkehr auf der Linie Galatz-Roman-Bukarest gestaltete sich im Jahre 1874 wie folgt:

Digitized by Google

Die Einfuhr erreichte im Ganzen 71,983.832 Kilogr. und umfasste folgende Waarengattungen: 53,920.000 Kilogr. Getreide und Mehl, 5,640.000 Kilogr. Brennholz, 4,010.000 Kilogr. Wein, 4,213.420 Kilogr. diverse Waaren, 240.000 Kilogr. Petroleum, 192.440 Kilogr. Eisen und Maschinen, 189.410 Kilogr. Tabak, 149.800 Kilogramm Salz, 97.350 Kilogr. Manufacte, 72.995 Kilogr. Colonialwaaren, 3,258.417 Kilogramm Regie-Effecten.

An dieser Waarenzufuhr war die Strecke Galatz-Roman mit 7748 und die Bukarester Linie mit 810 Expeditionen betheiligt. Die Frachteneinnahme bezifferte sich auf 1,176.108 Francs; an Nachnahmen gingen 110.183 Francs ein.

Das Importgeschäft im Jahre 1873 betrug 72,612.960 Kilogr., wovon 69,826.276 Kilogramm auf die Strecke Roman-Galatz entfielen. Das Ergebniss von 1874 zeigt sonach blos eine geringe Differenz gegenüber dem Vorjahre.

Der Waarenexport mittels Eisenbahn weiset eine Gesammtmenge von 39,213.498 Kilogramm auf, darunter: 9,424.607 Kilogr. diverse Waaren, 6,422.795 Kilogr. Colonialwaaren, 4,079.567 Kilogr. Eisen, 1,334.822 Kilogr. Manufacturwaaren, 2,009.774 Kilogramm Tabak, 654.669 Kilogr. Fische, 964.491 Kilogr. Getreide und Mehl, 390.147 Kilogr. Zündwaaren, 1,924.551 Kilogr. Holz, 2,213.672 Kilogr. leere Säcke und Fässer, 6,794.423 Kilogr. Regie-Effecten.

Zur Fortschaffung dieser Waarenmengen wurden auf der Strecke von Galatz nach Roman 12.349 und auf jener nach Bukarest 3874 Expeditionen gemacht. An Frachten wurden 779.242 Francs und an Nachnahmen 206.889 Francs eingenommen.

Der Export im Jahre 1873 ergab eine Summe von 42,143.846 Kilogr., davon 23,899.492 Kilogr. für die Strecke Roman-Galatz, übersteigt somit das Ergebniss des letztverflossenen Jahres um mehr als 3 Mill. Kilogr. Dabei muss jedoch bemerkt werden, dass im Vorjahre das auf Regie-Effecten bezügliche Quantum 16,794.733 Kilogr. ausmachte, somit gegen 1874 um 10 Mill. Kilogr. grösser war, und dass die Quantität der auf Rechnung des Handelsstandes expedirten Waaren jene von 1873 übersteigt.

Die vorstehenden Daten erweisen zur Genüge, dass der Betrieb der Romaner Strecke sowohl am Import als am Export einen weit grösseren Antheil als die Strecke Bukarest hat.

Die Eisenbahn hat den früher viele Jahre hindurch lebhaft betriebenen Frachtenverkehr zu Land mittels der üblichen Bauernwägen sehr geschmälert. Dieses Transportmittel wird jetzt nur noch für Gebietstheile, welche die Bahn nicht durchzieht, seiner Billigkeit halber benützt, damit die Bauern nach Abladung des hieher geführten Getreides nicht mit leeren Wägen die Rückkehr nach ihrem Wohnorte zu machen brauchen.

Die Personenbeförderung mittels der früher zahlreich vorhandenen jüdischen Fuhren hat gänzlich aufgehört; die Reisenden, welche nach von der Eisenbahn abseits liegenden Ortschaften sich begeben, finden an jeder Station Wägen zur Weiterfahrt bereit.

Die Strassen in vielen Districten sind noch immer nicht hergestellt, und die bestehenden Feldwege sind bei schlechter Witterung nicht fahrbar, was ein verspätetes Eintreffen der auf Lastwägen fortgeschafften Waare an ihrem Bestimmungsorte zur Folge hat.

Andererseits ist auch das Gespann der Wägen schlecht, da die Bauern, deren Wohlstand gegen früher herabgekommen ist, für eine bessere Instandhaltung der Zugthiere nicht mehr zu sorgen vermögen.

In unmittelbarer und nächster Geschäftsbeziehung zu Galatz steht Berlad. Beide Städte sind durch die Verlängerung der Eisenbahnlinie Galatz-Roman von Tekutsch bis Berlad (51 Kilometer Entfernung) in raschere Verbindung gebracht worden und wird die Strecke Galatz-Berlad über Tekutsch (141 Kilometer) in 6 Stunden zurückgelegt.

Digitized by Google

Berlad, die grösste Stadt in den mittleren Districten der Moldau, ist für Galatz ein wichtiger Abnehmer seiner Waarenvorräthe und führt anderseits auch nicht geringe Quantitäten Getreide diesem Hafen zu.

Die 84.500 Seelen zählende Bevölkerung des Berlader Districts gehört meist dem Ackerbaustande an und treibt eine ausgedehnte Hornviehzucht. Unter den daselbst wohnenden Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie (etwa 1000 an der Zahl) befinden sich ca. 150 israelitische Familien, welche sich mit dem Handelsbetriebe beschäftigen.

Die Ausfuhrartikel von dort sind: Weizen, Gerste, Roggen, Mais, Reps, Schaf- und Lammwolle, Rinds- und Pferdehäute, Felle, Talg, grosses Hornvieh, Honig.

Der Werth der gesammten Handelsbewegung betrug im letztabgelaufenen Jahre bei der Einfuhr 3,365.000 fl., bei der Ausfuhr 5,930.000 fl. Unter den Gegenständen der Einfuhr befanden sich: Manufacturwaaren für 1,750.000 fl., Colonialwaaren für 800.000 fl., Quincaillerien für 80.000 fl., Lederwaaren für 100.000 fl., Eisenwaaren für 125.000 fl., diverse Waaren für 470.000 fl., Holzwaaren für 15.000 fl., Droguen für 25.000 fl.; unter denjenigen der Ausfuhr: 140.000 Kilo Weizen für 2,800.000 fl., 80.000 Kilo Gerste für 1,280.000 fl., 40.000 Kilo Roggen für 600.000 fl., 40.000 Kilo Mais für 600.000 fl., 3000 Kilo Reps für 150.000 fl., diverse Waaren für 500.000 fl.

Wirthschaftliche Lage von Canada im Jahre 1874.

Montreal. Das Jahr 1874 war in geschäftlicher Beziehung im Allgemeinen kein sehr befriedigendes. Die Gedrücktheit, welche während des Vorjahrs in Handel, Verkehr und Fabrikation geherrscht hatte, dauerte in gesteigertem Masse fort.

Die Ernte in den hauptsächlichen Ausfuhrproducten Canada's war zwar im Durchschnitt eine ergiebige, allein infolge des Rückganges der Getreidepreise auf den englischen und continentalen Märkten war der Getreideexport gegen 1873 bedeutend geringer.

Mehrere Grosshändler in Cerealien waren durch empfindliche Verluste genöthigt, ihre Zahlungen einzustellen, und die Frachten nach europäischen Häfen fielen noch tiefer als im Vorjahre.

Der Exporthandel in Bauholz lag ebenfalls in hohem Grade darnieder; die Vereinigten Staaten waren infolge der dortigen gedrückten Geschäftsverhältnisse nur schwache Abnehmer von Holz.

Die Gesammtausfuhr der Dominien erreichte im Jahre 1874 einen Werth von 85,711.413 Doll., gegen nahezu 88 Mill. Doll. im Vorjahre; der Werth der Einfuhren bezifferte sich im Ganzen mit 122,422.458 Doll., gegen 125 Mill. Doll. in 1873. Der Ertrag an Einfuhrzöllen stellte sich mit 13,799.458 (gegen 12½ Mill.) Doll. heraus, was in den erhöhten Zollsätzen seinen Grund hat.

Der Gesammthandel Canada's hat seit 1868 in ganz bedeutendem Masse zugenommen, während jedoch bis zum Jahre 1871 die Ausfuhr immer bedeutend grösser als der Import war, findet seither das umgekehrte Verhältniss statt.

Der letztjährige Winter war aussergewöhnlich streng und langanhaltend. Er zeichnete sich durch fortdauernde, äusserst heftige Schneestürme aus, welche nament-

Digitized by Google

lich in der Provinz Ontario den Verkehr wochenlang hemmten, und Eisenbahnen und Strassen vollständig verschneiten.

Die Farmer waren infolge dessen nicht im Stande, ihre Producte zu Markte zu bringen, und den Grossisten und Fabrikanten blieben deswegen die Rimessen von ihren Kunden auf dem Lande aus, so dass mehrere Engroshäuser auf hiesigem Platze ihre Zahlungen einstellen mussten.

Einer der vorzüglichsten Berathungsgegenstände bei der fünften Jahresversammlung der canadischen Handelskammer, welche in Ottawa stattfand, war der projectirte Handelsvertrag mit den Vereinigten Staaten. Das von der Handelskammer zur Prüfung der Frage niedergesetzte Comité berichtete in ungünstigem Sinne, indem es dafür hielt, dass die den Vereinigten Staaten in dem Vertragsentwurfe gemachten Concessionen die Vortheile, welche Canada daraus ziehen würde, bedeutend überwögen. Es mag hier bemerkt werden, dass der in Rede stehende Vertrag vorläufig fallen gelassen werden musste, weil der Senat der Vereinigten Staaten denselben verwarf.

Die Handelskammer beschloss, in einer Denkschrift an die Regierung die Errichtung eines eigenen Handels-Ministerium's anzuregen, dessen Functionen von denen des Ministerium's für Ackerbau zu trennen wären.

Die Erweiterung der verschiedenen Canäle und die Verbesserung des gesammten der Schifffahrt dienstbaren Wassersystems von Canada nimmt ihren regelmässigen Fortgang. Es sind bereits bedeutende Summen dafür verausgabt worden.

Die Einwanderung aus den europäischen Ländern nach Canada hat im Vergleich zum Vorjahr ziemlich zugenommen. Die Vergünstigungen und Vortheile, welche die Regierung der Dominien und namentlich auch die Provinzialregierung von Ontario den Einwanderern gewährt, sind sehr liberal.

Aus Südrussland sind im Jahre 1874 eine namhafte Anzahl Mennoniten angekommen und dürfte sich dieselbe in 1875 noch bedeutend vermehren. Das Parlament hat die Regierung ermächtigt, diesen Einwanderern, welche sich sämmtlich in der Provinz Manitoba niederlassen, ein Darlehen im Betrage von 100.000 Doll. zu machen.

Bei dem gegenwärtigen gedrückten Zustande aller Geschäfte, welcher die temporäre Schliessung der bedeutendsten Fabriken zur Folge hatte, ist jedoch von der Einwanderung abzurathen.

Die Grand Trunk-Eisenbahngesellschaft hat im Herbst 1874 auch in ihrem östlichen Bezirk die Spurweite ihrer Linie zu der Norm der amerikanischen Bahnen verengen lassen, so dass jetzt auf den Hauptschienenwegen Canada's und der Vereinigten Staaten ein ununterbrochener Verkehr stattfindet.

Behufs Vertretung Canada's auf der Weltausstellung in Philadelphia ist vom Parlament ein Credit ausgeworfen worden, und die Regierung hat für diese Angelegenheit eine besondere Commission ernannt.

Ausser den österreichisch-ungarischen Handelsfahrzeugen besitzen auch die deutschen, italienischen, norwegischen, schwedischen und dänischen Schiffe die Erlaubniss zur Küstenfahrt in den canadischen Gewässern und machen vorkommenden Falles davon Gebrauch.

So hat z. B. vergangenen Sommer ein Dampfer der Flensburger Dampfschifffahrtsgesellschaft, welcher keine lohnende Rückfracht nach Europa finden konnte, verschiedene Reisen nach Neuschottland unternommen und Kohlen nach dem hiesigen Hafen gebracht.

Digitized by Google

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Saigon im Jahre 1874.

Saigon. Das letztverflossene Jahr bot dem hiesigen Handel im Allgemeinen minder günstige Verhältnisse als das Jahr 1873. Die Ernteergebnisse des Hauptartikels Reis waren bedeutend geringer und der Export deshalb wesentlich kleiner. Diese Verminderung der Reisausfuhr hatte natürlicherweise einen Ausfall im Geldzuflusse von aussen zur Folge, welcher Umstand dem Importgeschäfte seinerseits wieder verhältnissmässigen Abbruch that.

Es ist sehr zu bedauern, dass man sich bis jetzt in dieser Colonie nicht auch auf die Cultur anderer Erzeugnisse, wie Zucker, Pfeffer, Tabak, Indigo etc., verlegt hat, wofür Boden und Klima günstig zu sein scheinen; denn dadurch würden dem Handel neue und bedeutende Hilfsquellen erschlossen. Es scheint jedoch an dem nöthigen Gelde und ordentlichen Arbeitskräften zu fehlen.

Das Gouvernement hat einem hiesigen englischen Hause die Concession für eine Eisenbahn zwischen Cholon und Saigon ertheilt, und soll der Bau derselben, wenn die hiezu erforderlichen Fonds im Betrage von 500.000—600.000 Dollar flüssig gemacht werden können (es soll ein Actienunternehmen werden), im Laufe des Jahres 1875 in Angriff genommen und in 1876 zur Vollendung gebracht werden.

Cholon, welches ungefähr eine Stunde von hier entfernt liegt, ist ein Ort von grosser Bedeutung, zählt ca. 100.000 Einwohner, grösstentheils Chinesen, und ist als Hauptlagerplatz für die Exportartikel zu betrachten. Reis, Baumwolle, sowie alle andern Waaren werden bei ihrer Ankunft aus dem Innern und bis sie zur Verschiffung kommen, gewöhnlich in Cholon eingelagert.

Kann nun die Bahn den Personen- und Güterverkehr zwischen den beiden Plätzen monopolisiren, dann wird das Unternehmen Erfolg haben; daran ist aber schwerlich zu denken, denn der Transport zu Wasser auf dem Viam Ben-ghé oder Aroyo chinois wird fortbestehen, so dass man dem Eisenbahnunternehmen kein besonders günstiges Prognostikon stellen kann. Dabei lässt sich übrigens nicht bestreiten, dass die Bahn dem hiesigen Handel Vortheile bringen wird.

Einem zwischen Frankreich und dem Königreich Anam abgeschlossenen Vertrage zufolge soll binnen kurzem Tonkin dem Handel geöffnet werden; man verspricht sich davon im Allgemeinen sehr viel Gutes, und glaubt, es werde das Geschäft sich eines wesentlichen Aufschwunges zu erfreuen haben.

Der Handel von Tonkin kann unter Umständen eine grosse Bedeutung erlangen, wenn es nämlich gelingt, den Producten der reichen chinesischen Provinz Yunnan den Ausfuhrweg nach dieser Seite hin zu bahnen, was der geographischen Lage nach auch nicht sehr schwierig erscheint.

Die vorjährige Ausfuhr von Reis ist im Vergleich zu 1873 um mehr als 1½ Mill. Piculs kleiner gewesen; sie betrug nämlich 3,095.802 gegen 4,634.452 Piculs. Diese 3,095.802 Piculs repräsentiren, zu einem Durchschnittspreise von 1½ Doll. gerechnet, einen Werth von 4,643.703 Doll.

Ungefähr ein Drittheil der obigen Menge fand seinen Weg nach China; nicht unbeträchtliche Quantitäten wurden auch nach Calcutta, Singapore und Europa verschifft. Der Rest ging nach den Philippinen, Java, Japan, Australien und Südamerika. Nach letzterer Richtung (Südamerika) kommt meistens nur geschälter weisser Reis zur Verschiffung.

Nachstehende Aufstellung zeigt, in welchem Verhältnisse sich die einzelnen Gebiete an dem Bezuge des von hier exportirten Reis betheiligten:

Digitized by Google

China erhielt 1,093.831 Piculs, Japan 20.600, die Philippinen 140.715, Java 132.514, Singapore 509.398, Calcutta 701.542, Mauritius und Bourbon 76.831, Europa 329.404, Montevideo 26.180, Buenos-Ayres 7000, Rio de Janeiro 17.075, Havana 22.500, Valparaiso 13.530, Australien 4682 Piculs.

Auch der Export von Baumwolle war wesentlich kleiner als im Vorjahre. Laut den amtlichen Listen wurden nur ca. 31.000 Piculs von hier abgeschifft, gegen 50.000 Piculs in 1873. Der Durchschnittspreis stellte sich pr. Picul auf 4½ Dollar.

Von Seide wurden 380 Piculs im Gesammtwerthe von ca. 120.000 Doll. versendet, und zwar grösstentheils nach Singapore, von wo sie ihren Weg wahrscheinlich zumeist wieder nach den Burmah-Häfen gefunden haben werden.

Die Zuckerdampfmühle in Bienhoa (etwa 20 engl. Meilen von hier gelegen) hat seit längerer Zeit ihre Arbeiten eingestellt und wurde infolge dessen auch beinahe kein Zucker verschifft. Diese Mühle ist nach dem neuesten System eingerichtet, und man hätte erwarten dürfen, dass damit gute Resultate erzielt werden, was jedoch nicht der Fall zu sein scheint.

Die Ausfuhr von Pfeffer beläuft sich auf ca. 8500 Piculs; derselbe war meistentheils Erzeugniss von Cambodge und pr. Picul ca. 11 Doll. werth.

Auch die von hier versendeten Fische stammen zum grossen Theile aus dem benachbarten Königreiche Cambodge, das ungemein ergiebige Seen besitzt. Im vorigen Jahre betrug diese Ausfuhr ca. 120.000 Piculs im beiläufigen Werthe von 600.000 Dollar.

Von anderen Ausfuhrgegenständen sind noch zu erwähnen: 150 Piculs Cardamomen, der Picul zu 160 Doll.; 350 Piculs Gummigutti für 20.000 Doll.; 3500 Piculs Kuh- und Büffelhäute, die ersteren zu 14—15, die letzteren zu 8—9 Doll. pr. Picul; endlich 1000 Piculs Hörner im Werthe von 8000 Dollar.

Unter den einzelnen Gegenständen der Einfuhr sind englische Manufacturen, als: Grey Shirtings, T-Cloths und White Irishes, als die wichtigeren zu betrachten. Die Einfuhr derselben haben die Chinesen, welche ihre Bezüge von Singapore machen, so zu sagen ganz in Händen. Angaben über die eingeführten Quantitäten und deren Werth sind nicht vorhanden.

Die Einfuhr von Kohlen ist neuerdings gestiegen; sie belief sich auf nahe an 8000 Tons australisches und ungefähr 2000 Tons englisches Product. Das Gouvernement war Käufer für ca. 5000 Tons australische und 1000 Tons englische Kohlen, während beiläufig je 1000 Tons von beiden Sorten in die Hände von Industriellen und Kaufleuten übergingen. Der Werth der gesammten Kohlenzufuhr wird auf ca. 85.000 Doll. veranschlagt.

Französische Weine werden in bedeutenden Quantitäten importirt, jährlich etwa 4000—5000 Fässer und 10.000—12.000 Kisten, zusammen für 130.000—150.000 Dollar.

Auch Bier wird in grosser Menge consumirt; schwedisches mit der Marke ML erhält den Vorzug.

Cognac, Wermuth und Absinthe finden hier ebenfalls ziemlich guten Absatz.

Eisen, Cement, Farben, Lein- und Terpentinöl, Petroleum, Kerzen und Mehl sind Artikel, die in nicht geringen Partien hier eingeführt werden; doch lässt sich weder von diesen, noch von mancherlei anderen, minder wichtigen Importgegenständen die jährliche Zufuhr und deren Werth ziffermässig bestimmen.

Die Schiffahrt lenkt mehr und mehr in ihre neuen Bahnen ein, indem Dampfschiffe immer zahlreicher erscheinen und in gleichem Masse die Segelfahrzeuge in den Hintergrund treten.

Digitized by Google

Im Jahre 1874 sind hier 243 Handelsschiffe, darunter 126 Dampfer (ohne die Packetboote), ein- und ausgelaufen. Der Flagge nach waren es: 135 englische, 42 französische, 41 deutsche, 7 dänische, je 5 holländische und siamesische, 4 spanische, 3 schwedische und 1 belgisches Fahrzeug.

Das Gouvernement erzielt bei der Versteigerung des Opiumpachtes eine jährliche Einnahme von 3,250.000 Francs und bei dem Pacht der Spirituosen eine solche von 971.000 Francs.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Gerenten des k. und k. Consulates in Saigon Ernst Grün zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 11. October 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Generalconsul und Geschäftsträger in Leipzig Ministerialrath Joseph Ritter v. Grüner das fürstlich Reuss'sche Ehrenkreuz I. Classe; der k. und k. Consul in Canea Ferdinand Mischke den Medjidiè-Orden III. Classe; der k. und k. Viceconsul in Warschau Theodor Neumann den kaiserlich russischen St. Annen-Orden III. Classe, und der Official des dortigen k. und k. General-Consulates Vincenz Ritter v. Wislocky den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden III. Classe annehmen und tragen dürfen. (Allerhöchste Entschliessung vom 14. October 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den bei dem k. und k. Generalconsulate in Smyrna in Verwendung stehenden k. und k. Viceconsul Franz Jelinek zum Consul unter vorläufiger Belassung auf seinem bisherigen Posten, und den bei dem k. und k. Generalconsulate in Bukarest verwendeten k. und k. Consulareleven Stefan v. Burian zum Viceconsul bei dem gedachten Amte allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 1. November 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Errichtung eines Honorar-Viceconsulates in Menton huldreichst zu genehmigen und den Louis Martini de Chateauneuf zum unbesoldeten Viceconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 1. November 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der zur provisorischen Gerenz des k. und k. Consulates in Philippopel berufene Consulatssecretär Julius Ritter v. Adelburg den türkischen Medjidiè-Orden IV. Classe und der Kanzler des k. und k. Generalconsulates in Leipzig Friedrich Herga das fürstlich Schwarzburgische Ehrenkreuz IV. Classe annehmen und tragen dürfen. (Allerhöchste Entschliessung vom 13. November 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchst unterzeichnetem Diplome dem k. und k. Generalconsul zu Beirut Julius Zwiedinek Edlen v. Südenhorst als Ritter des Ordens der eisernen Krone III. Classe in Gemässheit der Ordensstatuten den Ritterstand allergnädigst zu verleihen geruht.

— Der zur provisorischen Leitung des k. und k. Generalconsulates in Tunis berufene k. und k. Consul Rudolf Ritter von Schlick hat sein neues Amt bereits angetreten.

— Der k. und k. Consul Dr. Friedrich Karl Cariniani hat die Leitung des k. und k. Consulates in Corfu übernommen.

— Der neu ernannte k. und k. Consul S. Salomon in St. Helena hat seinen Dienst angetreten.

— Der k. und k. Generalconsul Dr. Ferdinand Krapf Ritter v. Liverhof in Liverpool hat sich auf Urlaub begeben und wird während der Dauer seiner Abwesenheit durch den Honorar-Viceconsul Koch im Amte vertreten.

— Der k. und k. Viceconsul Jakob Pistoretti in Susa ist gestorben und wurde infolge dessen der dortige Kaufmann Julius Arnaud mit der einstweiligen Fortführung der Amtsgeschäfte betraut.

Digitized by Google

Leipziger Michaelismesse 1875.

Leipzig, Anfangs November 1875. Die diesjährige Michaelismesse hat im Allgemeinen keine Ausnahme von der den Handel mit fabricirten Waaren dominirenden sehr flauen Conjunctur gemacht, von deren Rückwirkung natürlich auch der Verkehr mit Rohproducten mehr oder weniger in derselben Tendenz beeinflusst wird.

Die knappen Geldverhältnisse und das im Geschäftsverkehr noch immer überwiegende Misstrauen lähmen die Speculation; das unzuverlässige Eingehen der Aussenstände behindert viele oder verstimmt wenigstens auch gut situirte Geschäftsleute, namentlich im Zwischenhandel.

Dazu kömmt die nicht zu verkennende Beschränkung, welche sich der Consum in verschiedenen Richtungen auferlegt, ja vielfach wegen Ungunst der Zeitverhältnisse auferlegen muss.

Lähmend wirkt ferner die Ungewissheit über die Neugestaltung der Creditverhältnisse unter dem Reichsbankgesetze.

Diese und andere damit in Verbindung stehende Momente tragen sammt den noch lange nicht überwundenen Nachwehen der grossen Krisis dazu bei, dass sich jene eingeschüchterte abwartende Tendenz aufrecht erhält, welche in den mannigfaltigsten Schattirungen den Charakter der geschäftlichen Conjunctur im Zollvereine kennzeichnet.

Die Verhältnisse waren daher nicht danach angethan, sanguinische Erwartungen in Bezug auf die Resultate dieser Michaelismesse wachzurufen. Das Angebot von Waaren fehlte nicht, aber die Frequenz der Käufer liess sehr viel zu wünschen übrig.

Es wurden diesmal so manche und gewichtige Abnehmer vermisst und auch die vom Fremdenbureau des hiesigen Polizeiamtes gelieferte Zusammenstellung über die zur Anmeldung gekommenen Fremden zeigt einen Abfall in der Personenfrequenz, indem diesmal nur 18.923 Fremde, somit um 2742 weniger als bei der Michaelismesse 1874, angemeldet wurden.

Wie gewöhnlich, begann das Messgeschäft in fabricirtem Leder am ersten Tage und anscheinend sehr lebhaft, war aber doch nicht so flott, wie es gehofft wurde. Obwohl von diesem im Ganzen als bevorzugt zu betrachtenden, an Ueberproduction höchst selten leidenden Artikel die Zufuhr nur mässig war, zog sich diesmal die Ledermesse über drei Tage hin.

Nur Primasorten, besonders von stärkerem Sohlenleder, waren schnell vergriffen. Notirt wurde Primasorte von Sohlenleder und zwar: Luxemburger 67—68 Thlr., Secunda 64—66 Thlr.; Prima Trier 68—70 Thlr., Secunda 63—65 Thlr.; Prima Rheinisch 66—68 Thlr., Secunda 60—64 Thlr.; Prima Malmedy 66—67 Thlr., Secunda 62—64 Thlr.; Eschweger Prima und stark 56—58 Thlr., Secunda 50—53 Thaler; bayerisches Zahmsohlenleder 48—52 Thlr.; bestes Vacheleder 58—66 Thlr., 2. Qualität 50—55 Thlr.; Maschinenriemenleder 1. Qualität 63—66 Thlr., 2. Qualität 56—62 Thlr.; schwarze Geschirrleder 16—18 Gr., helle 19—22 Gr., gefalzte verhältnissmäsig höher; Rindsleder, Oberleder 16—20 Gr., dergleichen leichtes von bester Gerbung 22—25 Gr.; Kalbleder gedrückt, 1—1 1/6 Thlr., feinere Gerbung Gera'er u. s. w. 1 1/3—1 3/4 Thlr.; Kipsleder, leichte feine Waare 22—26 Gr., geringere 15 bis 20 Gr.

Digitized by Google

Lohgares Rossleder ging etwas billiger als zu Ostern ab; alaungares und lohgares Schafleder erzielte Anfangs Preise wie bei der Ostermesse, dagegen drückte sich schwere Waare später um 3—4 Thlr. pr. 100 Stück. Amerikanisches Leder, Hemlock, galt je nach Qualität 40—52 Thlr. pr. Ctr.

Das zur Ledermesse in Beziehung stehende Geschäft in rohen Häuten und Fellen zur Lederbereitung blieb stark hinter den Erwartungen zurück. Auf deutsche Waare kamen mitunter so niedrige Gebote vor, dass dieselbe dazu nicht zu begeben war. Von Wildhäuten ist ein mässiger Vorrath am Platze gewesen und hielt sich auch hierin der Absatz in bescheidenen Grenzen.

Man notirte: Kipse Ia. 40—48 Thlr., IIa. 30—36 Thlr., IIIa. 22—28 Thlr., IVa. 16—20 Thlr.; Rio Janeiro-Ochsenhäute 21—23 Thlr., Kuhhäute 21—23 Thlr.; schwere trockene Buenos Ayres-Ochsenhäute 38—44 Thlr., derlei Kuhhäute 40 bis 44 Thlr.; trockene Rio Grande 35—38 Thlr.; Puerto Cabello 31—34 Thlr.; Angostura, Cearo 31—32 Thlr.; Montevideo gesalzene 25—26 Thlr.; Uruguay 25—26$^1/_2$ Thaler; Rio Grande-Ochsenhäute 23$^1/_2$—25 Thlr.; derlei Kuhhäute 23—25 Thlr. pr. Centner.

Vom Tuchmarkt und den dahin gehörenden Buckskins und zahlreichen anderen Stoffen ist wenig Vortheilhaftes zu berichten. Das Exportgeschäft in dieser Branche liegt der Hauptsache nach immer noch darnieder.

Glatte Tuche, deren Zufuhr diesmal infolge der ungünstigen Lage dieses Artikels geringer als sonst war, erreichten insofern gegen die Ostermesse einige Besserung, als sich etwas Nachfrage für dieselben, sowie für $^1/_2$- und $^3/_4$-Tuche bemerklich machte. Finsterwalde, Goldberg, Schwiebus, Sagen, Sorau, auch Kirchberg und Lengenfeld erfreuten sich infolge dessen eines ungewohnten Absatzes. Im Allgemeinen geben jedoch viele Fabrikanten die Erzeugung farbiger Tuche auf und wenden sich den Musterstoffen zu. Namentlich hat Grossenhain und auch Görlitz diese Richtung eingeschlagen. In matten schwarzen Tuchen, Croisés und Satins arbeitet Bischofswerda mit Erfolg neben den rheinischen Fabriken für den Export.

Grosskäufer hatten sich diesmal nur wenige eingefunden. Aus den starken Vorräthen von gemusterten Modestoffen sind geschmackvolle neue Muster unter starker Betheiligung der zahlreich vertretenen Detaillisten zu befriedigenden Preisen stark abgesetzt und einzelne Muster geräumt worden.

Aber auch jene Fabriksorte, welche wie: Crimmitschau, Werdau, Leisnig an der Erzeugung einfacher, längst eingebürgerter Dessins festhalten, haben befriedigend verkauft.

Dagegen dürften diejenigen, welche wie: Cottbus, Forst, Grünberg u. a. sich in der Nachahmung englischer Stoffe versucht haben, nicht auf ihre Rechnung gekommen sein, weil es ihnen noch nicht gelungen ist, den originellen Charakter der englischen Waare und die Vollkommenheit der Appretur zu erreichen.

Luckenwalde macht mit seinen Velours und Ueberzieherstoffen lohnende Geschäfte, während Rosswein, Braunschweig, Quedlinburg mit ihren Velours, Coatings u. s. w. einen schweren Stand haben.

Für Spremberg brachte diese Messe bei starken Zufuhren ein sehr mittelmässiges Geschäft und gedrückte Preise. Sein allerdings billiges Fabrikat besitzt die schlimme Eigenschaft, beim Krumpfen über alle Berechnung zurückzugehen, so dass der Käufer auch bei dem billigsten Einkaufe sicher ist, sich zu täuschen.

Was andere Artikel der Wollbranche anbelangt, so machten Flanelle ein normales Geschäft. Gewirkte und gestrickte Artikel für den Winter wurden im Wege der Bestellung viel bezogen, und da zur Zeit der Messe noch keine kalte Witterung eingetreten ist, konnte neuer Bedarf nicht namhaft auftreten.

Digitized by Google

Wollene Strumpfwaaren fanden im Allgemeinen befriedigenden Absatz, insbesondere die sog. Fantasie-Artikel (Apolda, Berlin) verkauften sich gut und schnell, während schwere Winterwaare vernachlässigt blieb.

Für baumwollene Waaren erschwerte die ungünstige Conjunctur des Fabriksmaterials das Geschäft, bei welchem sich überdies die Concurrenz des Elsass fortwährend fühlbar macht.

Voigtländische Weisswaare blieb auf der Messe vernachlässigt und war auch nur mangelhaft vertreten. Besonders gefragt waren weisse Strümpfe; dagegen fanden baumwollene Rock- und Hosenstoffe, sowie baumwollene Shawls und Umhängtücher nur zu gedrückten Preisen einen beschränkten Absatz.

Auf der im Laufe der Messe in der hiesigen Börsenhalle stattfindenden Garnbörse war diesmal bei minder zahlreichem Besuch als zur Zeit der Ostermesse der geschäftliche Verkehr etwas lebhafter.

In baumwollenen Garnen fanden belangreiche Umsätze zu etwas gedrückten Preisen statt. In Flachsgarnen erhielt sich die durch mangelhafte Ernteberichte aus den Flachs bauenden Ländern eingetretene feste Stimmung.

Böhmische Spinner, welche sich stark unter Contract befanden, hielten auf höhere Notirungen, die auch bei belangreichen Umsätzen zugestanden wurden. In wollenen Garnen blieb dagegen das Geschäft sehr begrenzt.

Aus der Leinenbranche ist, namentlich was feinere Waare betrifft, von namhaften Geschäften nichts zu berichten. In billigen Artikeln und gemischten Waaren hat dagegen ein ziemlich guter Absatz stattgefunden.

In Seidenwaaren kommt grösserntheils ein regelmässiges Platzgeschäft vor, welches auf der Messe keine wesentliche Rolle mehr spielt.

Auch diesmal waren für Seidenstoffe, Sammet, Bänder etc. nur wenige inländische Käufer zugegen, und die russische Kundschaft könnte in dieser Branche nur dann für den hiesigen Platz wieder von Bedeutung werden, wenn die ausserordentlich hohen russischen Eingangszölle herabgesetzt würden.

Für kurze Waaren, die eigentlichen Verbrauchsartikel ausgeschlossen, hat die Michaelismesse besondere Wichtigkeit, die sich auch diesmal nicht verleugnete, jedoch nicht ohne einige Beschränkungen. Es fehlten nämlich mehrere ausländische Käufer, besonders aus überseeischen Ländern, die auch für österreichische Erzeugnisse (Wiener Kurzwaaren, böhmische Glasquincaillerie) wesentliches Interesse besitzen.

In böhmischen Glaswaaren (Hohl- und Luxusglas) hat sich dem Vernehmen nach der Absatz hauptsächlich auf Verbrauchsartikel und elegante, sog. Luxusgegenstände erstreckt, die nicht besonders hoch im Preise standen. Auch hier fehlten die gewohnten nordischen und überseeischen Käufer fast gänzlich.

In der Rauhwaarenbranche bot diese Messe einen ganz neuen Vorgang: die Auction eines direct aus Amerika importirten grösseren Lagers.

Diese Branche befindet sich dermalen nach grosser Steigerung unter einer rückgängigen Conjunctur und gingen auf den letzten Londoner September-Auctionen, wo sehr reiche Vorräthe ausgeboten wurden, fast sämmtliche Artikel wesentlich zurück.

Die erwähnte, zu Anfang der Messe hier abgehaltene Auction, welche nicht wie die Londoner gegen baare Zahlung stattfand, sondern wo vielen Käufern auch Credit bewilligt wurde, hemmte natürlich schon durch ihre Neuheit die regelmässige Entwickelung des Messgeschäftes.

Als aber dieselbe nach dem Verkaufe des grösseren Theiles der ausgebotenen Waare zu ungefähr den letzten Londoner September-Auctionspreisen, also schwerlich mit Gewinn für den Unternehmer vorbei war, nahm das gewöhnliche Messgeschäft in Rauhwaaren einen recht befriedigenden Verlauf und hat dem einer mittelmässigen Michaelismesse vollständig entsprochen.

Digitized by Google

Besonders thätig waren die russischen Käufer, welche Ursache hatten, mit ihrem Sommergeschäfte zufrieden zu sein. Sie nahmen grosse Posten von Bibern, Schuppen, virginischen Iltis, Silber- und Kreuzfüchsen, Ottern und Seeottern aus dem Markte.

Der Absatz an die deutschen Händler und Kürschner war, wie in der Regel zu dieser Zeit, spärlich; nur die sehr billig gewordenen Nerze hatten besonderes Interesse für sie.

Die ungarischen Käufer zeigten sich diesmal als starke Abnehmer für geringe Sorten Bisam und gefärbte Persianer, dann für Lammfelle, während die französische Kundschaft eine besonders gute Meinung für Feehrücken, sowie in hervorragendem Masse für Feehwammenfutter an den Tag legte, welch letzterer Artikel auch in russischer Arbeit stark gesucht war.

Wie gewöhnlich in der Michaelismesse, fehlten die Händler aus dem Oriente gänzlich und hatten wohl infolge der politischen Lage auch von der Ertheilung von Aufträgen abgesehen.

Von den aus Russland eingeführten Artikeln fanden rohe Persianer, Feeh, Feehschweife trotz ansehnlich gestiegener Preise raschen und auch ziemlich lohnenden Absatz, wogegen Hermelin und Kolinsken ganz vernachlässigt blieben. Iltis haben ihren alten Werth behalten, wogegen Stein- und Baummarder nur zu mässigen Preisen Käufer fanden.

Von Halbfabrikaten waren Kaninchenfelle und Futter nur schwer und billig zu verwerthen, während Hamsterfutter zu etwas ermässigten Preisen gesucht blieb.

Auf dem Geldmarkte sind während dieser Messe keine bemerkenswerthen Störungen vorgekommen. Der Cours der österreichischen Bank- und Staatsnoten, welcher sich bei der letzten Ostermesse auf 184 Mark für 100 fl. ö. W. gehoben und seitdem mit 180—181 behauptet hatte, ist neuestens bis auf 177 Mark 85 Pfg. zurückgegangen.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Schweden im Jahre 1874.

Stockholm. Der directe Handelsverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Schweden umfasste im Jahre 1874 bei der Einfuhr folgende Gegenstände:

Anis 5989 Pfd., Fenchel 12.627 Pfd., Farben für 1200 Kronen, Galläpfel 12.537 Pfd., Gummi 18.800 Pfd., Hanf 1647 Ctr., Korinthen 6618 Pfd., Lorbeerblätter 12.792 Pfd., Lakritzen 3429 Pfd., Oele 3348 Pfd., Pflaumen 101.301 Pfd., Senf 3005 Pfd., Schwefel 67.600 Pfd.

Die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn bestand in: 10.487 Ctr. Theer, 1152 Kubikfuss Holz, 20 Kubikfuss Bretter und 14 Kubikfuss Sparren.

Das Jahr 1874 war für den Ackerbau dieses Landes nicht so günstig als sein nächster Vorgänger, doch hat die Wintersaat, und zwar sowohl Weizen als Roggen, im Allgemeinen einen befriedigenden Ertrag gegeben, während die Sommerfrüchte und auch Heu an den meisten Orten infolge der starken Dürre des Vorsommers unter dem Durchschnitte ausfielen.

Erntemaschinen wurden besonders während des letztverflossenen Jahres in sehr bedeutender Anzahl in allen Theilen des Reiches mit grossem Vortheile angewendet und haben den Bedarf an theueren Arbeitskräften ganz wesentlich verringert. Derlei Maschinen wurden grösstentheils in Amerika und England angekauft, doch hat sich voriges Jahr eine Gesellschaft für die Anfertigung landwirthschaftlicher Maschinen in Schweden selbst gebildet.

Digitized by Google

Die Fischerei wurde im Jahre 1874 unter besonders günstigen Umständen betrieben. Nicht allein der Fang von Heringen und Strömlingen (Clupea harangus minor) fiel ungewöhnlich ergiebig aus, sondern auch die Lachsfischereien haben ein reichliches Erträgniss geliefert.

Die Verschiffung von Eisen aus Stockholm erreichte eine Gesammtmenge von 664.826 Ctrn., woran sich folgende Exporthäuser betheiligten: N. M. Höglund mit 209.319 Ctrn., A. W. Frestadius mit 98.773 Ctrn., G. S. Billing & Sohn mit 88.905 Centnern, Godenius & Co. mit 43.255 Ctrn., Schön & Co. mit 40.282 Ctrn., andere Firmen mit 184.292 Ctrn.

Der Durchschnittspreis pr. Centner ordinäres Stangeneisen stellte sich auf 11·50 Kronen, frei an Bord. Für Dannemora-Stahleisen wurde je nach den verschiedenen Stempeln 20—24 Kronen pr. Centner bezahlt.

Von Holzwaaren wurden aus Schweden folgende Mengen verschifft:

Jahr		Balken und Sparren	Dielen und Bretter
1870	Kubikfuss	15,000.000	77,500.000
1871	„	14,600.000	80,700.000
1872	„	18,400.000	90,700.000
1873	„	20,500.000	88,700.000
1874	„	18,840.000	81,640.000

Die Holzpreise des letzterwähnten Jahres überstiegen diejenigen von 1872 um ca. 50 pCt.

Im Jahre 1874 wurden 189 Actiengesellschaften neu concessionirt, davon: 10 für Eisenbahnen, 135 für Industrie- und Fabriks-, 26 für Handelsunternehmungen, 18 für verschiedene andere Zwecke.

Auf Grund des Münzgesetzes vom Jahre 1873 wurden bis zum 23. December 1874 ausgemünzt und in Umlauf gesetzt:

Goldmünzen:	
20-Kronen-Stücke für	7,092.160 Kronen
10-Kronen-Stücke für	4,235.000 „
Zusammen . .	11,327.160 Kronen
Silbermünzen:	
25-Öre-Stücke für	525.000 Kronen
10-Öre-Stücke für	287.500 „
Zusammen . .	812.500 Kronen
Bronzemünzen:	
5-Öre-Stücke für	43.310 Kronen
2-Öre-Stücke für	38.280 „
1-Öre-Stücke für	23.700 „
Zusammen . .	105.290 Kronen

Von den erwähnten Goldmünzen wurden bis zu demselben Zeitpunkt 9,550.000 Kronen von der Reichsbank umgewechselt.

Die Obligationenschuld der Allgemeinen Hypothekenbank (Allmanna Hypotheks-Banken) belief sich am Schlusse des Jahres 1873 auf 139,276.933 Kronen 32 Öre. Von den 5perc. Obligationen dieser Bank wurde bis Mitte Juli 1874, von wo an der Verkauf bis auf Weiteres eingestellt blieb, theils zum Paricourse, theils zu 101 ein Gesammtbetrag von 5,403.700 Kronen realisirt.

Digitized by Google

Die Amortisirung der 5perc. Obligationen begann im Jahre 1874 und wurde im Laufe desselben der Betrag von 3,243.400 Kronen ausgelost. Von den im Jahre 1872 ausgegebenen 4perc. Obligationen wurden im vergangenen Jahre 432.900 Kronen zum Course von 89, 88$^{1}/_{2}$ und 88 verkauft.

Ferner wurde der Rest von 992.300 Thalern preuss. Cour. von der 1862er ausländischen 4$^{1}/_{2}$perc. Anleihe verkauft und eine neue Anleihe in Obligationen, verschrieben in deutscher Sprache und zu einem Zinsfusse von 4$^{1}/_{2}$ pCt., am 9. Juli 1874 zum Betrage von 36 Mill. Deutsche Reichsmark aufgelegt und davon im Laufe des Jahres 12 Mill. Reichsmark begeben.

Handelsverhältnisse des Donau-Vilajet im Jahre 1874.

Rustschuk. Unter den Ländern der europäischen Türkei nimmt die bulgarische Donauprovinz in Bezug auf den Reichthum an Producten der Landwirthschaft eine der ersten Stellen ein.

Bulgarien versorgte im Verein mit Romanien und Bessarabien namentlich in den sechziger Jahren Westeuropa mit seinem Ueberfluss an Getreide, eine lebhafte Speculation bemächtigte sich dieses Handels, dessen Mittelpunkte Braila, Galatz und Odessa wurden.

Das bulgarische und walachische Getreide gelangte auf schwerfälligen türkischen Segelfahrzeugen die Donau abwärts nach Braila und Galatz, um von dort nach England, Frankreich und theilweise auch nach Italien verschifft zu werden.

Während der Zeit dieses lebhaften Exportes erfuhr auch der Wohlstand des Landes eine ansehnliche Steigerung; vorab die Donauprovinz nahm einen ersten Aufschwung und infolge der grösseren Wohlhabenheit vermehrten sich auch die Bedürfnisse der Bevölkerung. Die Einfuhr europäischer, insbesondere österreichisch-ungarischer und deutscher Industrie-Artikel stieg mit der Zunahme des Exportes.

Allein nicht blos die Getreideschätze der Provinz wurden dem Auslande zum Kauf angeboten, man war auch darauf bedacht, andere Zweige der Landwirthschaft mit Eifer zu cultiviren, und so machte der allgemeine Aufschwung weitere Fortschritte.

Vor Allem war die Speculation in Cocons und Seidenraupeneiern eine sehr lebhafte. Französische und italienische Spinnereien bezogen ihren Bedarf an Samen aus dieser Provinz, in welcher die Zucht der Seidenraupe seit vielen Jahrhunderten, freilich in höchst primitiver Art, betrieben wurde.

Ebenso fand ein lebhafter Export von Rindern und Schafen theils nach dem Auslande, namentlich Oesterreich-Ungarn, theils nach anderen Provinzen der europäischen Türkei statt.

Allein diese kaum zur ersten Blüte gelangte Provinz litt gar bald unter den, bei fast ausschliesslicher Beschäftigung mit der Landwirthschaft unvermeidlichen Wechselfällen des internationalen Handelsverkehres. Zunächst machte die in der Provinz ausgebrochene Raupenkrankheit der Speculation in Cocons und Eiern ein rasches Ende.

Die Missernten dieser Provinz in den Jahren 1869 und 1870, sowie die reichen Erträgnisse der Landwirthschaft in Böhmen und Ungarn zu Ende der sechziger Jahre gaben dem englischen Getreidehandel eine andere Richtung. England begann hierauf sich zum Theile aus Nordamerika und Australien zu versorgen; der hiesige Getreide-Export nahm rasch ab.

Digitized by Google

Die durch den deutsch-französischen Krieg verursachte Handelsstörung machte sich, wie im ganzen Orient, so auch in dieser Provinz fühlbar und mit der Verminderung der Ausfuhr nahm auch die Einfuhr, namentlich aus Westeuropa, zusehends ab.

Der Nothstand in Ungarn, namentlich in den Jahren 1872 und 1873, schien dem hiesigen Getreidehandel neue Absatzquellen zu eröffnen; ansehnliche Quantitäten Getreide wurden hauptsächlich durch die Schiffe der österreichischen Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft stromaufwärts verführt und es hatte den Anschein, als ob der Getreideexport eine neue Richtung über die Länder der österreichisch-ungarischen Monarchie nach dem stets getreidebedürftigen Westen und Norden Europa's einschlagen würde. Allein die vorzüglichen Ernten Frankreichs und Englands im Jahre 1874, sowie das immerhin sehr günstige Ergebniss des Feldbaues in Mitteleuropa machten gar bald diese Hoffnung zunichte.

Hiezu kam noch das gänzliche Missrathen des Mais, jenes Hauptnahrungsmittels der Bewohner der Donauprovinz. Auch die in Kleinasien ausgebrochene Hungersnoth, sowie der Misswachs in den östlichen, an das Schwarze Meer grenzenden Bezirken Bulgariens trugen zur Erhöhung der ungünstigen Lage bei.

Als im Herbst vorigen Jahres die Regierung grosse Mengen Vieh in Bulgarien ankaufen liess, um damit den Nothleidenden in Kleinasien zu Hilfe zu kommen, konnte man den anhaltenden und strengen Winter nicht voraussehen, der das ganze Land mit einer hohen Schneeschichte bedeckte und dadurch die, wie gewöhnlich, nur wenig mit Stroh und Heu versehenen Viehbesitzer zwang, eine grosse Anzahl ihrer Rinder und Schafe zu schlachten.

Die Futterpreise haben jetzt eine unerschwingliche Höhe erreicht und die bedeutende Schwächung des Viehstandes wird nicht ermangeln, in ihren Folgen für die Landwirthschaft und mithin für den allgemeinen Wohlstand des Landes sehr fühlbar zu werden.

Der schneereiche Winter sicherte zwar die nothwendige Bodenfeuchtigkeit und man durfte auf eine ergiebige Ernte hoffen; allein das gänzliche Fehlschlagen des Mais im vorigen Jahre, sowie die lange Dauer des Winters haben einen grossen Nothstand, namentlich unter der ärmeren Landbevölkerung hervorgerufen, der sogar das zur Sommeraussaat nothwendige Korn fehlt.

Wenn auch die Regierung in vielen Fällen helfend eingreift, und das als Zehent eingehobene Getreide aus den Regierungsmagazinen in die Hände der Nothleidenden zurückgelangen lässt, so kann wohl hiedurch den am meisten Bedrängten vorübergehend geholfen werden, allein die Landwirthschaft im Allgemeinen geht einer schweren Zukunft entgegen, um so mehr, als infolge der ansehnlichen Schwächung des Viehstandes auch die Bearbeitung der Felder zunächst nur in beschränktem Maasse wird geschehen können. Dass dabei auch der Handel dieser Provinz stark ins Mitleid gezogen wird, ist nach dem Gesagten selbstverständlich.

Wenn man die Waarenverkehrsausweise der in diesem Consularbezirke befindlichen Agentien der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft für die Jahre 1873 und 1874 mit einander vergleicht, so ergiebt sich ein gewaltiger Unterschied in den Ziffern der Ein- und Ausfuhr.

Während nämlich der Export von Rustschuk im Jahre 1873 auf 3,208.000 fl. bewerthet wurde, gegen eine Einfuhr für beiläufig 730.000 fl., so dass der erstere den Werth der letzteren um mehr als das Vierfache überstieg, zeigt sich bei den im letztverflossenen Jahre durch die hiesige Agentie eingeführten und expedirten Gütern eine ganz entgegengesetzte Erscheinung. Die Einfuhr hat zugenommen und repräsentirt einen Werth von 1,360.680 fl., wogegen die Ausfuhr nur 635.427 fl. erreichte, wobei freilich berücksichtigt werden muss, dass 1874 die Getreide-Ausfuhr nur 39.878 Zollcentner im Werthe von 90.277 fl., gegen 104.594 Zollctr. im Vorjahre, betrug.

Digitized by Google

Auch in 1874 war die Ausfuhr von Getreide hauptsächlich nach Ungarn, und zwar fast ausschliesslich nach dem Pester Markte gerichtet, wo sie die zahlreichen Dampfmühlen mit dem nöthigen Rohproducte versieht.

Nach Galatz und Braila gingen nur sehr wenige Getreidesendungen auf Segelschiffen ab, da die dortige Handelsstockung jede Speculation mit Getreide verhindert. Ansehnliche Mengen Getreide, das die Regierung als Naturalzehent eingehoben hatte, wurden mittels Eisenbahn nach Varna und von dort zur See nach Kleinasien geführt. Allein dieser Export brachte kein Geld ins Land und diente nicht zur Anregung der Speculation.

Nicht nur in Getreide, sondern auch in den andern Haupterzeugnissen des Landes zeigt sich eine Verminderung der Ausfuhr; so bei: Häuten und Fellen 1481 Zollcentner, gegen 2605 Zollctr. im Vorjahre; Schafwolle 361 gegen 880 Zollctr.; Leder 396 gegen 412 Zollctr. Nur bei Abfällen (Hörner, Knochen u. s. w.) fand eine Steigerung der Ausfuhr von 3216 auf 5160 Zollctr. statt.

Dagegen hat sich bei der Mehrzahl der von auswärts bezogenen Handelsgüter ein grösserer Import ergeben, so dass die Gesammteinfuhr um die beträchtliche Summe von 630.680 fl. das Vorjahr übersteigt.

An diesem günstigen Resultate participiren hauptsächlich: Eisenwaaren mit 8274 Zollctrn., Zucker mit 3786 Zollctrn., Colonialwaaren mit 2881 Zollctrn., Mehl mit 2279 Zollctrn., Papier mit 1872 Zollctrn., Glas mit 1821 Zollctrn., Baumwollwaaren mit 1706 Zollctrn., chemische Producte mit 1220 Zollctrn., Garne und Twiste mit 1165 Zollctrn., Seilerwaaren mit 1007 Zollctrn.

Die ansehnliche Vermehrung der Einfuhr ist wohl nicht zum geringsten Theile der Thätigkeit des österreichisch-ungarischen Handelsstandes zuzuschreiben, welcher, um die Folgen der Krise des Jahres 1873 abzuschwächen, mit anerkennenswerthem Eifer bemüht war, neue Absatzquellen aufzusuchen. Mehrere für den Export arbeitende Firmen und namentlich Pester Häuser sandten ihre Reisenden nach den Donauprovinzen, andere suchten durch Vermittlung des Consulates Verbindungen mit hiesigen Kaufleuten anzuknüpfen, und wenn auch die dadurch erzielten Resultate vielleicht nicht alle Erwartungen erfüllten, so lässt sich doch mit Sicherheit annehmen, dass es bei ausdauernden Bemühungen dem österreichisch-ungarischen Handelsstande gelingen werde, der fremden Concurrenz gegenüber sich einen ansehnlichen Erfolg zu sichern.

Folgende Artikel werden fast ausschliesslich aus den Ländern der Monarchie bezogen: Papier, Glas, chemische Producte, Bier, Möbeln, Farben, Galanterie- und Kurzwaaren, Manufacte, Wein und Wägen.

Einen grossen Antheil hat die einheimische Industrie auch an der Einfuhr von Eisenwaaren, Mehl, Zucker, Branntwein, Baumwoll- und Seidenwaaren; und es ist zu hoffen, dass bei fortdauernder Anstrengung unseres Handelsstandes und nach Beseitigung der unsern Export im Allgemeinen lähmenden Hindernisse die Einfuhr nationaler Industrieproducte auf dem hiesigen Platze auch in diesen Artikeln eine fast ausschliessliche Stellung erringen werde.

Dieselben Erscheinungen wie die Handelsbewegung des Rustschuker Platzes zeigen auch die letztjährigen Ein- und Ausfuhrlisten der Donaustationen Sistow und Silistria. Darnach bezifferte sich 1874 der Gesammtwerth des Waarenverkehres der Station Sistow in der Einfuhr mit 2,086.510 fl. (gegen 1,689.350 fl. im Vorjahre), und in der Ausfuhr mit 1,816.340 fl. (gegen 2,157.890 fl.). Bei Vergleichung des Gesammtwerthes der Waareneinfuhr mit jenem der Ausfuhr ergab sich im Jahre 1874 rücksichtlich des Importes ein Mehrwerth von 270.170 fl.

Wie schon oben in Bezug auf Rustschuk nachgewiesen wurde, stellt sich auch in Sistow bei dem Gesammtwerthe der eingeführten Waaren gegen das Vorjahr die bedeutende Zunahme von 397.160 fl. heraus. Dieses günstige Ergebniss wurde vorzugsweise veranlasst durch den gesteigerten Import von: Roheisen 19.715 Zollcentner,

Digitized by Google

Zucker 9421 Zollctr., Colonialwaaren 6131 Zollctr., Eisenwaaren 2528 Zollctr., Reis 4959 Zollctr., Zündwaaren 1533 Zollctr.

In der Ausfuhr dagegen trat bei folgenden Gegenständen eine ansehnliche Verminderung ein: Getreide 984.300 Zollctr. (gegen 1,251.400 Zollctr. im Vorjahre), Corduan 2642 Zollctr., Felle und Häute 1542 Zollctr. Nur bei Hörnern und Knochen zeigt sich eine Vermehrung der Ausfuhr von 2275 auf 3634 Zollcentner.

Ganz analoge Erscheinungen weist auch der Waarenverkehr der Station Silistria auf. Die Ausfuhr verminderte sich gegen das Vorjahr von 521.831 auf 97.718 fl., was hauptsächlich der geringen Versendung von Getreide (8035 Zollctr.) und thierischen Esswaaren (915 Zollctr.) zuzuschreiben ist.

Der Werth der Waareneinfuhr in Silistria stieg von 375.740 auf 820.640 fl. An diesem günstigen Resultate participiren hauptsächlich: Colonialwaaren mit 17.108 Zollcentnern, Nutzhölzer mit 8525 Zollctrn., Eisenwaaren mit 3229 Zollctrn., Branntwein mit 1442 Zollctrn.

Die allgemein beobachtete Vermehrung der Einfuhr in den genannten Donauhäfen während des letztabgelaufenen Jahres liesse die Vermuthung berechtigt erscheinen, dass sich der Wohlstand der Bevölkerung dieser Provinz gehoben habe und dass für die Zukunft eine noch grössere Steigerung des Handelsverkehres zu hoffen sei.

Leider jedoch ist dem nicht so. Die gesteigerte Einfuhr erklärt sich vielmehr zum grossen Theile nur dadurch, dass die Speculation infolge des allgemeinen Stockens des Getreidehandels sich mit Eifer auf den Import warf und dadurch eine Ueberfüllung des Marktes hervorrief, während die Nachfrage gering blieb. Der wenig befriedigende Ausgang der Messe von Eski-Dschuma ist gewiss diesem Umstande zuzuschreiben.

Dass übrigens die Steigerung der letztjährigen Einfuhr nur eine zufällige ist und weit hinter den Ziffern des Importes früherer, namentlich der 60er Jahre zurückblieb, sowie dass die gesammte Handelsbewegung in den letzten 4 Jahren bedeutende Rückschritte gemacht hat, lässt sich aus der nachfolgenden Uebersicht der Ein- und Ausfuhr bei der hiesigen Agentie der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft während der letzten 11 Jahre entnehmen:

	Einfuhr		Ausfuhr	
Jahr	Zollcentner	Werth in Gulden	Zollcentner	Werth in Gulden
1864	84.374	3,026.958	22.883	2,617.285
1865	88.888	5,101.579	31.569	3,028.771
1866	144.568	5,430.789	11.657	3,612.389
1867	103.121	5,783.000	11.384	818.000
1868	90.874	?	23.590	?
1869	92.117	?	14.401	?
1870	67.395	?	13.922	?
1871	63.005	999.974	18.802	411.291
1872	48.440	911.768	178.763	4,429.844
1873	47.128	730.000	124.639	3,208.000
1874	63.957	1,360.680	59.054	635.427

Die Einfuhr von Rustschuk war demnach seit 1867 in steter Abnahme begriffen, und während in den ersten 4 Jahren dieses Zeitraumes die mittlere Jahreseinfuhr sich auf 4,835.581 fl. bewerthete, erscheint der Werth der Einfuhr in den letzten 4 Jahren durchschnittlich nur mit 1,000.605 fl. beziffert.

Die Ausfuhr ist wohl im Ganzen gleich geblieben, und unterscheidet sich der mittlere Werth derselben während der ersten 4 Jahre (2,519.111 fl.) nicht wesentlich von demjenigen der letzten 4 Jahre (2,171.140 fl.).

Digitized by Google

Man muss jedoch bedenken, dass zu Ende der 60er Jahre der so schwungvoll betriebene Getreidehandel sich fast ausschliesslich der Segelschiffe bediente, um die Kornschätze Bulgariens donauabwärts nach Braila und Galatz und von dort nach Westeuropa zu verschiffen.

Den Fahrzeugen der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft wurden nur jene Getreidesendungen anvertraut, welche nach dem in jenen Jahren ohnedies mit reichen Ernten gesegneten Ungarn gingen.

Seit den letzten 4 Jahren ist jedoch, wie bereits früher bemerkt wurde, die Getreideausfuhr über die Donaumündungen ins Stocken gerathen. Die Segelschiffe liegen zum grossen Theile abgerüstet in den verschiedenen Donauhäfen, und die ohnedies arme türkische Bevölkerung derselben sieht eine Hauptquelle ihres Verdienstes gänzlich versiegen.

Nachdem nun auch die in den Jahren 1872 und 1873 besonders lebhafte Getreideausfuhr nach Ungarn so sehr abgenommen hat, sieht der hiesige Handelsstand mit banger Erwartung der Zukunft entgegen, und seine Existenz hängt mehr denn je von den unberechenbaren Schwankungen des internationalen Getreidemarktes ab.

Um dem hiesigen Handel angesichts dieser so wenig erfreulichen Lage ein sicheres Pfand des Gedeihens zu geben, beantragte der Generalgouverneur dieser Provinz bei der Pforte die Umwandlung Rustschuk's in einen Freihafen.

Eine mit mehr als 500 Unterschriften hiesiger Handelsleute versehene Petition wurde zu diesem Zwecke nach Constantinopel abgeschickt, und der Generalgouverneur ermangelte nicht, dieselbe auf's Wärmste zu befürworten.

Die Pfortenregierung hat sich hierüber dahin ausgesprochen, dass sie zwar nicht geneigt sei, auf das Freihafenproject einzugehen, wohl aber die Errichtung von Entrepôts hier und in Tultscha gestatten wolle, falls sich der Kaufmannsstand dieser beiden Städte zum Baue solcher Lagerhäuser verpflichten würde.

Man ist nun hier der Ansicht, dass die Verwirklichung einer derartigen, den Freihäfen ähnlichen Einrichtung dem österreichisch-ungarischen Einfuhrhandel ganz besonders zu Statten käme. Unstreitig erscheint Rustschuk, welches durch die Donaustrasse mit dem Herzen der Monarchie in Verbindung steht, und dem romanischen Städtchen Giurgevo, dem Endpunkte einer Eisenbahn gegenüber liegt, welche bald die Entfernung von dem industriereichen Kronstadt bis auf wenige Stunden verkürzen wird, als ein hauptsächlich dem österreichisch-ungarischen Kaufmanne zugänglicher Markt, auf welchem derselbe die fremde Concurrenz viel weniger als in Galatz zu fürchten hat, wohin englische und französische Waaren auf Seeschiffen um einen billigeren Frachtsatz geliefert werden, als österreichische oder deutsche Erzeugnisse über den Donauweg und mittels Eisenbahn.

Rustschuk hingegen liegt fast auf halbem Wege zwischen Orsova und Galatz und bietet, infolge der bei Seetransporten nothwendigen Umladungen und Verfrachtungen auf seichter gehende Flussschiffe, der westeuropäischen Einfuhr manche Hindernisse, welche, wenn von dem österreichisch-ungarischen Handelsstande und den Transportgesellschaften mit Eifer und Geschicklichkeit ausgenützt, gewiss dazu beitragen, dem nationalen Handel in der noch so wenig ausgebeuteten Donauprovinz ein fast ausschliessliches Absatzgebiet zu sichern.

Digitized by Google

Handel und Schifffahrt von Rangoon im Jahre 1874.

Rangoon. Der Handel dieser Provinz gewinnt mit jedem Jahre eine grössere Ausdehnung und hat dies der ausserordentlichen Productionsfähigkeit des Landes, sowie der günstigen Lage und Beschaffenheit der diesseitigen Seehäfen zu danken, welche die Ausfuhr der einheimischen Producte wesentlich fördert.

Die Baumwollcultur wurde im letztverflossenen Jahre wegen des derzeitigen niedrigen Marktwerthes der indischen Baumwolle ein wenig vernachlässigt; um so mehr Aufmerksamkeit verwendete man dagegen auf den Reisbau, der wieder vom Wetter sehr begünstigt war und deshalb eine reiche Ernte lieferte.

Der Export von Rangoon allein belief sich auf 465.760 Tonnen (à 2240 Pfd. engl.) Reis, gegen 368.869 Tonnen im Vorjahre, ist sonach um 96.891 T. gestiegen.

Infolge der Hungersnoth in Bengalen trat eine dringende Frage für Reis auf, was die Preise in die Höhe trieb, so dass fast die ganze grosse Ernte ungefähr zu 50 pCt. über dem gewöhnlichen Durchschnittspreise begeben wurde.

Nach den neuesten Vermessungen ist im englischen Territorium bis jetzt nur etwa $^1/_{14}$ des urbaren Bodens, d. i. von ca. 44.000 englischen Quadratmeilen beiläufig 3000, dem Ackerbau gewidmet.

Da es der Provinz nur an arbeitenden Händen fehlt, so wurde während der Hungersnoth in Bengalen die Einwanderung von Coolies von dort durch ein Gesetz geregelt und dieselbe unter die Aufsicht der Regierung gestellt, wodurch man einen immer bedeutenderen Zuwachs der Bevölkerung zu erzielen hofft.

Während der letztverflossenen 4 Jahre hat die Reisausfuhr von hier folgende Ergebnisse (in englischen Tonnen ausgedrückt) geliefert:

Bestimmung	1874	1873	1872	1871
Europa	273.393	298.270	298.642	199.458
Amerika	1.649	531	673	.
China, Strasse von Malacca und indische Häfen	189.723	66.917	90.710	54.786
Australien	634	3.150	.	.
Cap-Colonie	361	.	.	.
Zusammen	465.760	368.868	390.025	254.244

Infolge des Umstandes, dass für den neuen Reis, wiebald er reif war, für Rechnung der indischen Regierung ungefähr das Doppelte der gewöhnlichen Preise geboten wurde, gelangte die Waare um einen Monat früher als sonst an den Markt.

Die Regierung beabsichtigte mit ihrem hohen Anbote zweierlei: einmal wollte sie Bengalen so schnell wie möglich mit einem kleinen Theil der benöthigten Frucht versorgen, und dann war es ihr Bestreben, dem allgemeinen Reishandel von Burmah so wenig als möglich Abbruch zu thun.

Die Eröffnung der neuen Saison findet gewöhnlich Anfangs Februar statt, wo dann die Exporteure ihre bereits 4—6 Monate früher gemachten Engagements zu realisiren beginnen; wäre nun die Regierung für die ungeheure Menge Reis, welche bis März nach Calcutta zu liefern war, im Februar als Käufer aufgetreten, dann hätte der commercielle Bedarf nur theilweise befriedigt werden können und die Folge davon wären empfindliche Verluste für die Exporteure und theilweiser Ruin des Handels dieser Provinz gewesen.

So aber konnten die Agenten der Regierung nach den von ihnen getroffenen Vorkehrungen schon im Januar, während von anderer Seite noch gar keine Nachfrage auftauchte, einen grossen Theil ihrer Aufträge ausführen und wurden dadurch zugleich

Digitized by Google

in den Stand gesetzt, während der Monate Februar bis April ruhig und ohne besonders drückenden Einfluss auf den Exporthandel ihre weiteren Einkäufe zu machen.

Die indische Regierung bezog von Burmah im Ganzen 276.984 Tonnen Reis, nämlich von: Rangoon 172.458, Moulmein 43.139, Bassein 34.472, Akyab 26.915 Tonnen Reis. Dieses ganze Quantum wurde in beiläufig $3^1/_2$ Monate gekauft und in ca. 5 Monaten nach Calcutta befördert.

In Europa stieg der Werth des Artikels im Verhältnisse zu den hiesigen Preisen und behauptete sich dort bis zum Juni, so dass die Exporteure durch die hohen Notirungen des Marktes von Burmah wohl kaum Verluste erlitten.

In der ersten Hälfte Januar galt Natsain-Paddy 90 Rupies pr. 100 Baskets, doch kauften zu diesem Preise nur die Agenten der Regierung. Derselbe fiel dann allmälig und war Anfangs Februar bei 75 Rupies (= 6 s. 6 d. pr. engl. Cwt. frei an Bord) für 5 Parts Cargo-Reis angelangt.

Auf diesem Stande hielt sich der Markt längere Zeit; als aber Anfangs April die Nachfrage für Verschiffungen nach Europa dringend wurde, nahmen die Preise eine steigende Tendenz an und erreichten 102 Rupies pr. 100 Baskets Natsain-Paddy.

So behauptete sich der Werth des Artikels bis Ende Mai, fiel dann langsam und fluctuirte von Juni bis November zwischen 80 und 85 Rupies (6 s. 4 d. und 6 s. $7^1/_4$ d.). Im December endlich hörte die Frage für Europa ganz auf und die nominelle Notirung des Marktes war 50 Rupies (4 s. $9^1/_2$ d.), zu welchem mässigen Preise man hoffte, dass die neue Saison eröffnen werde.

Die Ausfuhr von Baumwolle zur See hat gegen 1873 eine kleine Zunahme erfahren. In den letzten 4 Jahren gestalteten sich die diesfälligen Verschiffungen folgendermassen:

Bestimmung		1874	1873	1872	1871
Europa	Ballen	11.034	14.532	44.961	32.845
China, Strasse von Malacca und indische Häfen	„	16.218	7.944	11.212	4.260
Zusammen,	Ballen	27.252	22.476	56.173	37.105

Im letzten Jahre wurde weniger Baumwolle angepflanzt, als in den beiden früheren, da die niedrigen Preise, welche nun schon seit mehr als 2 Jahren für indische Baumwolle herrschen, die Pflanzer etwas entmuthigt haben. Die Baumwolle von Rangoon wird der gewöhnlichen Bengalwolle theilweise vorgezogen, trotzdem blieben deren Preise in 1874 sehr niedrig; sie fluctuirten zwischen 55 und 50 Rupies pr. 100 Viss à 365 Pfd. ($4^1/_8$ und $3^7/_{10}$ d. pr. Pfd.), frei an Bord.

Der grösste Theil der letztjährigen Ernte wurde wieder landwärts nach dem westlichen China exportirt.

Die Ausfuhr von Cutch bezifferte sich in den letzten 4 Jahren also:

Bestimmung		1874	1873	1872	1871
Europa	Cwt.	92.862	124.754	107.621	93.219
China, Strasse von Malacca und indische Häfen . .	„	51.877	101.361	72.730	54.612
Zusammen,	Cwt.	144.739	226.115	180.351	147.831

Der sehr bedeutende Ausfall im letztjährigen Export wurde durch die schlechten Marktverhältnisse verursacht, welchen dieser Artikel in Europa zu begegnen hatte. Preise waren dort infolge der grossen Zufuhren im vorhergehenden Jahre sehr zurück-

Digitized by Google

gegangen, während die bedeutenden Vorräthe in London und Liverpool eine Besserung vor August oder September nicht aufkommen liessen.

Es war deshalb in den ersten 8—9 Monaten des Jahres wenig Begehr für Cutch, dann trat aber eine merkliche Besserung ein, und bei fortwährend steigenden Notirungen in Europa wurde die Nachfrage sehr lebhaft. Die äussersten Preise waren: 15 s. 1 d. (Januar bis April) und 20 s. 9 d. (December) pr. Cwt., frei an Bord. Das Jahr schloss mit einem lebhaften Bedarf und der letzterwähnte Maximalpreis behauptete sich trotz sehr reichlicher Anfuhren.

Das Geschäft in getrockneten Kuhhäuten hat in den letzten paar Jahren einen bedeutenden Aufschwung genommen. Die Waare von Burmah ist sehr beliebt, hauptsächlich in Oesterreich und Italien, und man muss es dem Mangel an Verschiffungs-Gelegenheiten zuschreiben, wenn ein directer Export nach diesen beiden Ländern nicht vorkommt. Die Ausfuhren stellen sich wie folgt:

Bestimmung		1874	1873	1872	1871
Europa	Stück	245.377	218.853	40.463	14.304
China, Strasse von Malacca und indische Häfen	„	51.304	118.587	226.767	134.181
Zusammen,	Stück	296.681	337.440	267.230	148.485

Die Preise waren keinen bedeutenden Schwankungen unterworfen; die höchste Notirung mit 7³/₁₀ d. pr. Pfund, frei an Bord, kam in den Monaten April und October bis December, die niedrigste mit 6⁸/₁₀ d. im Juni und September vor.

Teak-Bauholz war das ganze Jahr hindurch in sehr lebhafter Frage für den örtlichen Bedarf und hatte deshalb den hohen Preis von 8—9 L. pr. Tonne von 50 engl. Kubikfuss, frei an Bord. Trotzdem ist die Menge des Exportes im Vergleich zu derjenigen vom Vorjahre ziemlich unverändert geblieben; es wurden nämlich in 13 Schiffen 13.598 Tonnen versendet, gegen 10.841 T., bei gleicher Anzahl der Fahrzeuge, im Vorjahre.

Die Einfuhr von Kohlen belief sich voriges Jahr auf 29.250 Tonnen, gegen 15.165 T. in 1873. Preise fluctuirten von 18—22 Rupies pr. Tonne, doch wurde wenig umgesetzt, da Kohlen hauptsächlich für eigenen Gebrauch und wenig für Verkauf importirt werden.

Von Salz wurden 19.478 Tonnen, gegen 23.399 T. in 1873, eingeführt; der schliessliche Vorrath an unverzollter Waare belief sich auf 4975 (gegen 5474) Tonnen. Preise hielten sich zwischen 3 Rupies 8 Annas und 4 Rupies pr. 100 Viss (365 Pfd.) vom Lager.

Der Markt schloss sehr flau zu 3 Rupies 12 Annas, da ausnahmsweise viele Ladungen für den hiesigen Hafen unterwegs waren, und es herrschte die Meinung vor, dass den Importeuren von Salz herbe Verluste bevorstehen.

Die Unkosten für das Löschen und Einlagern der Waare, für den Einfuhrzoll etc. belaufen sich auf ca. 1 Rupie 8 Annas pr. 100 Viss, so dass bei einem Preise von 3 Rupies 12 Annas nur 2 Rupies 4 Annas pr. 100 Viss (= 4 s. 3³/₄ d. pr. Cwt.) verbleiben.

Das Geschäft in Manufacturwaaren gestaltete sich auch im letztverflossenen Jahre nicht zufriedenstellend. Der Markt war fast in allen Artikeln überfüllt, und als Folge davon gingen Preise sehr niedrig und traten herbe Verluste ein. Grey Shirtings und andere Baumwollwaren, sowie seidene Tücher wurden mit 10—25 pCt. Verlust verkauft; wollene Tuche bedangen zu Anfang der Saison schlechte Preise, gegen Ende des Jahres erholten sich dieselben jedoch und schlossen in zufriedenstellender Weise.

Digitized by Google

Der letztjährige Schiffsverkehr in diesem Hafen lieferte im Vergleich zu 1873 nachstehende Ergebnisse:

Flagge	1874 Schiffe	1874 Engl. Tonnen	1873 Schiffe	1873 Engl. Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	7	4.853	9	5.688
Amerikanische	10	8.433	6	5.968
Belgische	1	585	.	.
Dänische	.	.	2	799
Deutsche	26	19.249	37	22.381
Englische	264	275.120	193	146.301
Französische	9	4.715	11	4.280
Holländische	3	3.011	5	3.174
Italienische	56	35.333	91	55.068
Norwegische	8	5.620	23	15.477
Portugiesische	1	554	1	311
Russische	6	4.352	6	4.091
Schwedische	2	1.285	8	4.631
Siamesische	2	480	3	528
Spanische	5	2.538	1	753
Zusammen	400	366.128	396	269.450

Leider haben voriges Jahr mehrere nationale Schiffe ihre Ladungen in beschädigtem Zustande abgeliefert, und man glaubt, dass die Construction dieser Fahrzeuge mangelhaft oder wenigstens nicht solid genug sei, um bei stürmischem Wetter eine schwere Ladung trocken zu halten. Dieser Umstand ist von grösster Bedeutung für die Interessen und den Ruf unserer Handelsmarine und verdient eine besondere Beachtung.

Erfahrene Capitäne gaben ihre Ansicht in der Sache dahin ab, dass sich an dem Bau der Schiffe selbst nichts aussetzen lasse, sondern dass nur der Verband ungenügend sei.

Die eisernen Bolzen, Kniee etc., welche die Schiffsrippen verbinden und dieselben an dem Schiffskiel festhalten, sollen zu schwach und deren zu wenig angebracht sein, so dass die Schiffe bei stürmischem Wetter in den Fugen nachgeben und dadurch leck werden.

Als Schiffsfracht von hier nach England und dem Continent bezahlte man in den ersten 3 Monaten des Jahres 3 L. 15 s. bis 4 L. pr. Tonne von 2240 engl. Pfd., dieser Satz ging aber im April auf 3 L. 5 s. zurück und blieb so den ganzen Rest des Jahres.

Schifffahrt und Handel von Cartagena im Jahre 1874.

Cartagena. Dieser Platz, sowie dessen viele Stunden weit sich erstreckende Umgebung, wo der Bergwerksbetrieb sonst eine reiche Quelle des Einkommens bot, vermag sich von den durch die politischen Zustände herbeigeführten Schlägen nur schwer zu erholen.

Noch in der ersten Hälfte 1873, also vor Ausbruch der cantonalen Wirren, herrschte eine unbeschreibliche Lebhaftigkeit im Handels- und Schifffahrtsverkehr und

Digitized by Google

der durch die Minenarbeiten erzielte Verdienst war ein äusserst ergiebiger. So wurden z. B. in den ersten 6 Monaten 1873 mehr Erze zu Tage gefördert, als von da an bis zu Ende 1874.

Mit diesen traurigen Verhältnissen hängt auch der Rückgang in der Anzahl der Schiffseinläufe zusammen, welche im Jahre 1874, mit Hinzurechnung der Küstenbarken, 2316 von 579.800 Tonnen, darunter 742 leere Schiffe, betrugen.

Von den letzteren führten 331 die englische Flagge, welcher nebstdem 177 beladene Dampfer und Segelschiffe angehörten. Die Tonnenzahl der hier angekommenen englischen Schiffe beträgt über $^1/_3$ der ausgewiesenen Gesammttragfähigkeit, nämlich 219.155.

Die französische Flagge figurirt mit 213 Schiffen und 101.300 Tonnen, die italienische mit 138 Schiffen und 55.250 Tonnen.

Die österreichisch-ungarische Flagge war nur durch 6 Barken von beiläufig 2600 Tonnen vertreten, welche hier Mineralien für England, Frankreich und Italien verluden.

Die in den Grund geschossenen Gebäude werden zwar allmälig wieder durch Neubauten ersetzt, der viele Schutt wird noch immer mühevoll weggeschafft, aber die auseinander gestobene Bevölkerung findet sich nur langsam wieder zusammen. Aus diesem Grunde ist der Consum bedeutend zurückgegangen und daher auch die Einfuhr von Verbrauchsartikeln gegen früher sehr stark im Rückstande geblieben. Detaillirte Angaben hierüber fehlen.

Nicht besser gestaltete sich die Ausfuhr, denn ausser Spartogras und Mineralien gab es nichts zu exportiren. Selbst die im Auslande gesuchte hiesige Gerste schlug voriges Jahr fehl und genügte kaum für die örtlichen Bedürfnisse.

Ein- und Ausfuhr der Hauptartikel ergaben folgende annähernde Resultate:

Einfuhr.

Waarengattung	Menge	Werth, fl.	Provenienz
Cokes	1,900.000 Quintal	1,900.000	England
Kohlen	500.000 „	400.000	„
Bacalà	18.000 „	198.000	Skandinavien
„	100.000 Pfund	52.600	Amerika
Weizen	10.000 Fanegas	50.000	Algier
Mehl	40.000 Colli	640.000	Frankreich und Algier
Bretter und Balken .	100.000 Stück	200.000	Norwegen
	Gesammtwerth	3,440.600	

Ausfuhr.

Waarengattung	Menge	Werth, fl.	Bestimmung
Silberhaltiges Blei .	500.000 Quintal	6,500.000	England und Frankreich
Zinkerz	1,400.000 Kilogr.	22.800	England, Frankreich, Belgien
Spartogras	9,000.000 „	459.900	„ „ „
Eisenerz	150,000.000 „	360.000	England und Frankreich
		7,342.700	

Zu bemerken ist noch, dass die Ausfuhr des sog. Pasta-Silbers nicht gestattet war.

Unendliche Mühe bereitet es, die von Projectilen noch übersäeten Felder wieder für den Anbau zu gewinnen; im Umkreise von vielen Stunden sind die urbaren Gründe in wahre Kugelfelder umgewandelt.

Digitized by Google

Ueber den Bergwerksbetrieb lässt sich im Allgemeinen so viel sagen, dass er noch eine volle Zukunft vor sich hat. Im Jahre 1872 zählte man 591 Minen, 60 Erzhügel, 31 Schlackenhaufen und 36 Schürfe, zusammen also 718 Montan-Pertinenzien; diese Anzahl hat sich aber seitdem gesteigert. Bei dem Mangel an den erforderlichen Betriebscapitalien, sowie an geeigneten Entwässerungs- und anderen Maschinen ist es augenscheinlich, dass die Ausbeute in armseliger Weise betrieben wird.

Deshalb erreichte man hier auch noch nirgends eine Tiefe von 200 Meter, wie dies in der Sierra Almagrera (Almeria) und auch in den Gruben von Linares der Fall ist.

Der Betrieb in den hierländigen Minen stirbt nahezu ab, denn bei den hohen Löhnen, dem theueren Transport und den Kosten der Einschiffung ist es unmöglich, fortzubestehen; auch die Entrichtung der neuen Kriegsauflage von 1 Peseta pr. Tonne erklären die Minenbesitzer für unerschwinglich. Diese Umstände wirken auf die Rückfracht suchenden Handelsschiffe empfindlich ein.

Der gewöhnliche Grubenarbeiter erhält 12 Realen pr. Tag; für einen Karren mit zwei Pferden werden 40—60 Realen bezahlt. Auch erhöht sich der Verdienst des Arbeiters, wenn er eine gewisse Leistung auf eigene Rechnung übernimmt.

Wirthschaftliche Lage von Havanna, mit besonderer Rücksicht auf das Jahr 1874.

Havanna. Die finanzielle Lage der Insel ist nicht erfreulich. Durch fortgesetzte Notenausgabe wurde das Papiergeld derart entwerthet, dass die Prämie für Gold 198 pCt. erreichte. Um nun einem weiteren Sinken seines Werthes Einhalt zu thun, wurde die Emission von Noten eingestellt und zur allmäligen Amortisation der ausgegebenen Bankbillets eine Einkommensteuer von 10 pCt., zahlbar in Bankbillets, die damit gleichzeitig ausser Cours gesetzt werden, aufgelegt.

Bis Ende April 1875 waren auf solche Weise von den ausgegebenen Noten im Belaufe von 60 Mill. Dollar 5,387.061 Dollar amortisirt, so dass ein Notenumlauf von ca. 54½ Mill. Doll. verblieb.

Um die für den Krieg nöthigen Fonds herbeizuschaffen, müssen die Ein- und Ausgangszölle, welche bisher in Papiergeld erhoben wurden, seit August 1874 in Gold entrichtet werden und sind dadurch um mehr als 50 pCt. erhöht. Nebstdem wurde eine ausserordentliche Kriegssteuer von 10 pCt. des Einkommens ausgeschrieben und schliesslich eine Vermögenssteuer von 5 pCt., zahlbar in 2 Jahren, eingeführt.

Der erste Eindruck dieser Massregeln war insoweit ein günstiger, als die Goldprämie von 198 pCt. im Juni auf 83 pCt. als Durchschnittsprämie für den Monat September fiel; bis gegen Ende des Jahres jedoch war sie bereits wieder auf 123 pCt. gestiegen.

Das Experiment mit der Vermögenssteuer schlug fehl; nur die Kaufleute und Industriellen konnten dazu herangezogen werden, während die Grundbesitzer, welche ihr Capital festgelegt hatten, passiven Widerstand leisteten, der auch durch die strengsten Massregeln nicht zu brechen war.

Schliesslich ersetzte man die Vermögens- durch eine neue, schwere Einkommensteuer von 15 pCt. in Gold, welche für die Industriellen und Kaufleute den Nachtheil brachte, dass dabei ein Nachweis über wirkliches Einkommen nicht zugelassen wird, sondern ein ganz willkürlicher Ansatz für die Municipalsteuer zu Grunde gelegt wird.

Digitized by Google

Es werden also jetzt ausser erhöhten Ein- und Ausgangszöllen noch folgende Steuern von dem Einkommen erhoben: Municipal- und ausserordentliche Kriegssteuer mit je ca. 4 pCt., und neue Einkommensteuer mit 15 pCt. in Gold; dann Noten-Amortisationssteuer mit 10 pCt. in Bankbillets.

Der Bankdisconto war im Laufe des vorigen Jahres 10 pCt. für 3monatliches und 12 pCt. für 6monatliches Papier, die Banken vermochten aber nur in beschränktem Umfange dem Bedürfnisse des Platzes zu genügen. Am offenen Markt war der Disconto 10—15 pCt. pr. Jahr.

Der Import an gemünztem Golde betrug 1874 5,886.281 Doll., gegen 1,767.605 Dollar in 1873. Die bedeutende Einfuhr von Gold hat auch in den ersten Monaten des laufenden Jahres fortgedauert, und besonders diesem Umstande ist es zuzuschreiben, dass die schlimme Lage sich nicht in einer noch höheren Goldprämie ausspricht, als dies ohnehin schon der Fall ist.

Das Gesetz vom 4. Juli 1870, wonach alle seit September 1868 geborenen Farbigen, sowie alle Sclaven, wiebald sie das 60. Lebensjahr erreicht haben, frei sind, führt in seiner Wirkung einer allmäligen Emancipation fort. Auch die der spanischen Regierung im Kampfe gegen die Insurgenten von Sclaven geleisteten Dienste werden häufig durch das Geschenk der persönlichen Freiheit, unter Entschädigung der betreffenden Eigenthümer, vergolten.

Die Einfuhr von Chinesen hat im Laufe des vorigen Jahres allmälig ganz aufgehört.

Im Jahre 1874 kamen hier im Ganzen 1847 Schiffe mit 836.187 Registertonnen an, gegen 2194 Schiffe mit 921.632 Registertonnen in 1873. Nach der Flagge vertheilen sich die letztjährigen Ankünfte wie folgt:

Flagge	Schiffe	Tonnen
Amerikanische	807	454.814
Spanische	509	179.296
Britische	218	77.276
Französische	43	35.833
Ialienische	6	2.945
Dänische	2	573
Deutsche	36	53.335
Norwegische	63	21.773
Schwedische	11	4.774
Andere	9	2.777

Unter österreichisch-ungarischer Flagge kam am 10. April die „Jona“, Cap. Federico Bussanich, hier an und segelte mit Zuckerladung am 17. Juni nach Hâvre.

Die Zuckerausfuhr von Havanna betrug 878.578 Kisten und 66.271 Fässer, gegen 1,150.099 Kisten und 59.531 Fässer im Vorjahre. Ausserdem wurden von hier exportirt:

		1874	1873
Syrup	Fässer	13.769	29.970
Honig	„	1.425	1.412
Wachs	Arroben	5.665	11.554
Rum	Pipen	13.334	19.574
Kaffee	Arroben	7.788	3.159
Tabak	Ctr.	164.376	133.876
Cigarren	Millionen Stück	213³/₄	224¹/₂

Digitized by Google

Aus sämmtlichen Häfen der Insel wurden in 1874 617.656 Tonnen Zucker und 175.230 T. Sirup verschifft, gegen 714.960 und resp. 189.333 Tonnen im Vorjahre.

Die Verschiffungen von Tabak aus dem Hafen von Havanna beziffern sich wie folgt:

Bestimmung	1874 Ctr.	1873 Ctr.
Vereinigte Staaten	110.994	90.648
Grossbritannien	8.213	1.790
Deutschland	7.036	14.756
Belgien	131	375
Frankreich	2.855	3.739
Spanien	32.500	21.058
Andere Länder	2.647	1.200
Zusammen	164.376	133.566

Soweit die vorhandenen Nachweise entnehmen lassen, wurden folgende Hauptartikel beim hiesigen Zollhause zur Einfuhr declarirt:

		1874	1873
Getrocknetes Fleisch (tasajo)	Ctr.	290.005	378.000
Klipp- oder Stockfisch	„	139.926	124.923
Weizenmehl	Fässer	444.358	406.843
Ostindischer Reis	Ctr.	789.626	739.156
Spanischer „	„	32.512	13.530
Schmalz	„	162.910	134.064
Catalan-Wein	Pipen	68.682	95.548
Bauholz, Bretter etc.	Tausend Fuss	16.168	26.376
Zuckerkisten-Bretter	Colli	633.451	669.820
Fassdauben	„	11.867	30.928
Kohlen	Tonnen	176.587	265.168
Petroleum	Kisten	98.270	76.460

Volkswirthschaftliche Lage von Cincinnati im Jahre 1874.

Cincinnati. Das Jahr 1874 muss für Cincinnati wie für die Vereinigten Staaten im Allgemeinen zu den mageren gezählt werden. Die in den ersten Monaten desselben gehegten Hoffnungen, dass die Folgen der im September 1873 über das Land hereingebrochenen Geschäftskatastrophe sich schnell verwischen und noch vor Jahresabschluss Alles wieder im gewohnten Geleise sein werde, haben sich nicht erfüllt.

Im Gegentheil, die in der ersten Betäubung unterschätzte Tragweite jener Panique machte sich mehr und mehr geltend; man fand, dass man direct und indirect weit mehr Schaden gelitten habe, als Anfangs geglaubt wurde, und ein allgemeines Misstrauen gegen jedwedes Geschäft, das nicht auf solidester Grundlage gemacht wurde, machte sich geltend.

Wohl selten oder nie hat das so sehr zu Speculationen geneigte amerikanische Volk sich von denselben so fern gehalten, als während des ganzen Jahres 1874.

Digitized by Google

Infolge dessen sind die Waarenvorräthe fast ohne Ausnahme stetig im Preise gesunken, und viele Fabrikate, wie namentlich einheimische Webstoffe, stellten sich niedriger im Werthe als selbst vor dem Kriege.

Unter solchen Umständen konnte natürlich von grossen Gewinnsten in der Kaufmannswelt keine Rede sein, und aus reiner Nothwendigkeit hat man angefangen, sich einzuschränken und zu sparen. Da aber den Amerikanern das Sparen weder angeboren noch anerzogen ist, so erzeugte diese erzwungene Sparsamkeit ein unbehagliches Gefühl.

Wie lange dieser Zustand dauern wird, ist nicht abzusehen; man kann nur im Allgemeinen sagen, dass kein Zustand, ob gut oder schlecht, hier sehr lange währt, und man nach einer gewissen Zeit immer auf einen Umschwung rechnen kann.

Dass unter den obwaltenden widrigen Umständen und bei den Einschränkungen seit der Panique in Cincinnati kaum mehr Fallimente als gewöhnlich vorgekommen sind, legt ein beredtes Zeugniss für die Solidität des Platzes ab.

Man hat einerseits nicht viel verdient, andererseits durch Rückgang der Preise und kleinere Fallimente auf dem Lande ziemliche Verluste erlitten, aber weitaus die meisten Geschäftshäuser blieben davon unerschüttert und finden sich einigermassen dadurch entschädigt, dass sie, gegenüber von Städten wie Chicago und St. Louis, ein viel weniger ausgedehntes und mehr im Verhältnisse zu den disponiblen Capitalien stehendes Geschäft machen.

Nach einer zuverlässigen Zusammenstellung haben in den letzten 4 Jahren in den Vereinigten Staaten folgende Fallimente stattgefunden:

1871 . . 2915	mit	85,252.000 Doll.		1873 . . 5183	mit	228,499.000 Doll.
1872 . . 4069	„	121,056.000 „		1874 . . 5830	„	155,239.000 „

Es kam demnach in 1874 eine grössere Anzahl Fallimente, freilich wohl mit einer geringeren Summe der Passiven, als im Paniquejahre vor, und dies bestätigt wieder, dass die Folgen jener Katastrophe sich erst lange nachher in vollem Umfange fühlbar machten.

Die hierländigen Fabriken sind von der allgemeinen Einschränkung nicht verschont geblieben. Infolge des verminderten Verbrauches konnte einer Ueberproduction nur durch theilweise und in vielen Fällen durch gänzliche Arbeitseinstellung vorgebeugt werden.

Es haben in 1874 und speciell in den Wintermonaten jenes Jahres nur sehr wenige der hiesigen Fabrikanten volle Zeit gearbeitet; die meisten liessen, um nicht geübte und werthvolle Arbeiter fortschicken zu müssen, nur halbe oder Drittelzeit arbeiten und halfen sich auf diese Weise durch.

Dem Arbeiterstande hat dies freilich schlimme Tage gebracht, und er musste grossentheils von seinen Ersparnissen zehren.

Der Abfall in den Fabrikserzeugnissen belief sich in dem mit 1. März 1874 abschliessenden Finanzjahre auf 16 Mill. Dollar gegen die nächstfrühere 12monatliche Periode. Seitdem hat sich die Production wieder in ziemlichem Maasse gehoben, so dass das Jahr 1872 sogar noch übertroffen wurde. Es betrug nämlich der Gesammtwerth aller hier fabricirten Artikel im Jahre 1872: 143,486.675 Doll.; 1873: 127,698.850 Doll.; 1874: 144,207.371 Dollar.

Löhne aller Art haben eine ziemlich bedeutende Reduction erlitten, mit Ausnahme einiger wenigen Handwerksinnungen, welche durch festgeschlossene Organisation den Meistern wahrhaft tyrannische Normen nicht nur in Betreff der Löhne, sondern auch über die Zahl der zu haltenden Lehrlinge aufnöthigen. Hieher gehören die meisten Bauhandwerke, und ganz besonders die Eisengiesser, eine in Cincinnati sehr zahlreiche Classe.

Digitized by Google

In einigen Fällen sind diese Arbeitervereinigungen durch ebenso starkes Auftreten der Arbeitgeber gebrochen worden, wie z. B. um die Mitte 1874 der ziemlich bedeutende Bund der in Schuhwaarenfabriken Arbeitenden, der sog. „Knights of Saint Crispin“. Es hat dies eine bedeutende moralische Wirkung gehabt und zur Mässigung der allzu hoch gespannten Ansprüche viel beigetragen.

Die Bankinstitute dieser Stadt sind von der Panique des Jahres 1873 und deren Nachwehen in bemerkenswerther Weise unversehrt geblieben. Kein einziges derselben hat fallirt, und wenn auch manche ihre geheimen Schäden davon getragen haben mögen, so präsentiren sie sich doch dem Publicum gegenüber ungebrochen.

Die hiesige „Clearing House Association“, eine nach dem Muster anderer Städte gegründete Vereinigung sämmtlicher Banken behufs Erleichterung des Verkehrs unter einander, zählt 22 Firmen mit 6,654.000 Doll. Capital, was an und für sich, sowie im Vergleich mit anderen Plätzen ein auffallend kleiner Betrag ist.

Es lässt sich dies nur dadurch erklären, dass viele hiesige Capitalisten sich mit dem Ausleihen von Geld an Geschäftsleute und Fabrikanten beschäftigen, wobei sie den Vortheil haben, kein Geschäftslocal zu gebrauchen und Unkosten zu ersparen, überdies aber noch höhere Zinsen bekommen, als respectable Bankinstitute ihren Kunden abverlangen können.

Sparbanken existiren hier nur drei mit Depositen im Gesammtbetrage von ungefähr 2 Mill. Dollar, eine im Verhältniss zu anderen gleich grossen Städten der Vereinigten Staaten verschwindend kleine Summe.

Die Stelle der Sparbanken vertreten hier seit einigen Jahren die sog. Building Associations oder Bauvereine, welche sich nur in wenigen Fällen mit Bauten abgeben, sondern vollständig das Gepräge von Spar- und Hypothekenbanken haben.

Obgleich diese Institute erst seit ca. 5 Jahren hier eingeführt sind, beträgt deren Zahl für Cincinnati und dessen unmittelbare Umgegend bereits über 100, und haben dieselben eine solche Macht erlangt, dass sie sogar die Erlassung eines Gesetzes zu verhindern vermochten, wornach sie wie andere Banken und Capitalisten auf ihre Hypothekaranlagen besteuert werden sollten.

Diese Bauvereine sind fast alle auf die Dauer von 5 Jahren und mit einem Capital von 100.000—500.000 Dollar gegründet. Alle bedingen wochentliche Einzahlungen von 1—2 Dollar pr. Actie, und das so eingezahlte Geld gelangt dann, wenn es sich zu ziemlich namhaften Summen angesammelt hat, an solche Mitglieder, welche darauf Anspruch machen und auf liegendes Eigenthum Hypotheken geben können, im Wege der Verloosung oder der Versteigerung.

Wenn das ganze ursprünglich bestimmte Capital eingezahlt ist, so liquidirt der Verein und vertheilt den Gewinn. Wer die wochentliche Einzahlung unterlässt, wird mit strenger Geldstrafe belegt, so dass diese Bauvereine eigentlich Sparanstalten mit Zwang darstellen. Die Beamten derselben, mit Ausnahme eines Cassiers und Buchhalters, sind unbesoldet.

Dadurch, dass diese Bauvereine von den bestehenden Staats- und Localsteuern (in 1874 $2^1/_2$ pCt. vom eingeschätzten Werthe des Eigenthums) befreit sind, geniessen sie einen bedeutenden Vortheil, und es ist fraglich, ob sie so gedeihen würden, wenn diese Vergünstigung entfiele.

Der Geldmarkt von Cincinnati war lange Zeit nicht so leicht, als während des letztvergangenen Herbstes und Winters. Die Ansammlung von brachliegenden Geldern in den Händen von Capitalisten und Banquiers steht im schroffsten Gegensatz zu der im vorigen Sommer von einer grossen Partei angestrebten Vermehrung des Regierungs-

Digitized by Google

Papiergeldes, welche als durchaus nothwendig und für die Prosperität des Landes unerlässlich hingestellt wurde.

Geld ist in Masse vorhanden, aber trotzdem sind die Geschäfte flau und beschränkt; ein klarer Beweis, dass es nicht etwa an Circulationsmitteln, wohl aber an dem nöthigen Vertrauen fehlt.

In Cincinnati fand die Mehrausgabe von Papiergeld immer nur wenige Fürsprecher, und es wurde sogar seinerzeit eine grosse Versammlung hiesiger Geschäftsleute abgehalten, um Beschlüsse gegen diese Massregel zu fassen und an den Congress zu leiten.

Dem directen Handelsverkehr mit Europa von hier aus steht die herrschende Ungewissheit über die Finanzpolitik der Vereinigten Staaten-Regierung störend entgegen; denn die von dort bezogenen Waaren müssen meistens schon lange vorher bestellt werden, und unsere Händler wollen sich nicht stark im voraus engagiren.

Während des mit 30. Juni 1874 abgeschlossenen Jahres wurden Waaren im Werthe von 471.888 Doll. direct aus Europa hier eingeführt und darauf beim hiesigen Zollamte 172.032 Doll. in Gold an Zollgebühren entrichtet. Während derselben Periode wurden den hiesigen Entrepôts Waaren im Werthe von 184.466 Doll. entnommen und darauf 103.748 Doll. Zoll bezahlt. Es wurde mithin an direct aus Europa bezogenen Waaren ein Gesammtwerth von 656.354 Doll. hier verzollt und hiefür im Ganzen ein Zoll von 275.780 Doll. erlegt.

So klein diese Ziffern auch erscheinen, wenn man sie mit den riesigen Waaren-Declarationen in New-York vergleicht, so zeigt sich doch immerhin ein Fortschritt, und man kann mit Zuversicht annehmen, dass das Bestreben der hiesigen Kaufleute, mit den Fabrikanten Europa's in directe Verbindung zu treten, immer stärker werden wird.

Allerdings ist es schwer, mit den New-Yorker Importeuren, welche in grossen Quantitäten kaufen und deren auswärtiger Credit seit vielen Jahren begründet ist, in Concurrenz zu treten; aber andererseits sind die Vortheile einer Umgehung dieser zweiten Hand für unsere Kaufleute so gross, dass es bedeutender Anstrengungen werth ist, den directen Import nach und nach zur Geltung zu bringen.

Man sieht hier aus diesem Grunde mit Spannung der Weltausstellung in Philadelphia entgegen, welche als eine willkommene Gelegenheit betrachtet wird, mit vielen Fabrikanten Europa's in persönliche Berührung zu kommen und ihre Producte auf einem verhältnissmässig kleinen Raume vereint in Augenschein zu nehmen.

Der Besuch der Ausstellung von hier und dem Inlande im Allgemeinen wird jedenfalls ein ganz enormer sein, weil der Amerikaner ohnehin ein Freund des Reisens ist, und weil im ganzen Lande das Interesse immer mehr wächst, je näher die Zeit der Ausstellung herankommt.

Mit Rücksicht auf die Centennialfeier in Philadelphia wird die Industrie-Ausstellung, welche in jedem der letzten 4 Jahre hier in Cincinnati stattfand, im Jahre 1876 ausgesetzt werden, und es wäre wünschenswerth, dass diese Unterbrechung womöglich zur Errichtung einer solid gebauten Industriehalle benützt würde, da das gegenwärtig für obigen Zweck verwendete Gebäude nur leicht aus Holz aufgeführt und nie für eine längere Dauer berechnet war.

Den Leitern dieser jährlich wiederkehrenden Ausstellung wird es übrigens schon ziemlich schwer, dieselbe anziehend zu machen; denn die Fabrikanten, welche bereits mehrmals ausgestellt und dabei nicht mehr viel zu gewinnen haben, scheuen die Opfer an Zeit und Geld.

Die Ausstellungen wurden bis jetzt ohne Capital und nur auf Grund eines von Bürgern unterschriebenen Garantiefonds veranstaltet, den man bis jetzt noch nicht anzugreifen brauchte; doch wurde von einem Jahr zum anderen ein kleines Deficit mit herüber genommen, welches auch im vorigen Jahre wieder einen mässigen Zuwachs erfuhr.

Digitized by Google

Sollte sich bei der nächsten Ausstellung hierin nichts ändern, so wird doch wohl für die Bürgen die Nothwendigkeit entstehen, Geldzuschüsse zu leisten. Da übrigens der Garantiefond ein sehr bedeutender (ca. 250.000 Doll.) ist und das Deficit nur ca. 15.000 Doll. betragen dürfte, so wird der umzulegende Procentsatz jedenfalls nur ein geringer sein.

Seitdem man anlässlich der ersten Ausstellung auf den Gedanken verfiel, einen Garantiefond zu bilden, ist in Cincinnati bereits bei mehreren grösseren Unternehmungen, so z. B. bei dem in 1873 abgehaltenen grossen Musikfeste, zu diesem Mittel, und zwar mit Erfolg, gegriffen worden.

Anstatt Actien auszugeben, hat man es viel leichter gefunden, die Bürger zum Zeichnen von mehr oder weniger namhaften Summen für einen Garantiefond zu veranlassen, und hat dann, was für die Betriebskosten nöthig war, gegen Hinterlegung der von den Bürgen gegebenen Noten leicht aufbringen können.

Was den Handelsverkehr Cincinnati's in dem mit 31. August 1874 abgeschlossenen Fiscaljahre*) anbelangt, so beziffert sich der Gesammtwerth der Einfuhr auf 331,777.055 Doll., gegen 326,320.075 Doll. im Vorjahre, und der Gesammtwerth des Exports auf 221,536.852 (gegen 213,320.768) Dollar. Die hauptsächlichsten Gegenstände der Ein- und Ausfuhr waren:

Einfuhr.

	1874	1873
	Werth in Dollar	
Cerealien	6,531.700	4,683.100
Butter und Käse	2,659.920	2,785.186
Weizenmehl	5,114.440	5,741.000
Weine, Liqueure, Whisky	20,656.500	16,430.100
Gebraute Getränke	1,324.100	1,079.190
Zucker und Melasse	7,172.100	7,086.530
Colonialwaaren	7,116.870	5,980.720
Pferde, Rinder, Schweine	27,294.152	22,522.900
Schweinefleisch	5,953.907	6,935.530
Häute und Leder	2,935.530	3,121.530
Stiefel und Schuhe	7,604.470	7,033.470
Baumwolle und Garne	15,258.125	11,607.834
Manufacturwaaren	159,828.950	166,231.000
Roheisen	3,835.376	7,062.900
Eisen und Stahl	4,481.308	6,810.100
Eisenwaaren und Nägel	10,139.100	10,910.000
Blei	701.000	848.900
Petroleum	1,636.690	1,533.310
Tabak in Blättern und fabricirt	19,830.500	13,314.400
Bauholz und Bretter	2,331.600	3,570.080

Ausfuhr.

Gebraute Getränke, Alkohol, Whisky	19,697.295	20,614.300
Cerealien	1,916.106	1,076.500
Mehl	3,172.700	3,645.300
Baumwolle	15,046.640	10,613.400
Manufacturwaaren	69,873.500	76,944.300

*) Die hiesige Handelskammer schliesst ihr Jahr jedesmal mit dem 31. August und die Gewerbekammer mit dem 1. März ab.

Digitized by Google

	1874	1873
	Werth in Dollar	
Colonialwaaren	9,481.700	7,779.900
Butter und Käse	1,484.170	1,343.200
Oele, Stearin, Kerzen und Seife	6,862.460	6,899.250
Stärke	673.160	600.000
Häute und Leder	2,671.230	2,824.900
Schuhe und Stiefel	4,295.970	4,066.600
Pferde, Schafe, Rinder und Schweine	10,302.300	7,600.600
Schweinefleisch	14,536.300	14,661.600
Schmalz	4,066.130	3,504.400
Roh- und Gusseisen	3,832.380	6,304.400
Eisen und Stahl	3,234.000	4,102.000
Eisenwaaren und Nägel	7,544.900	8,085.500
Möbeln und Böttcherwaaren	7,507.200	7,331.030
Tabak	22,161.115	14,794.940

Der Cerealienhandel von Cincinnati ist gegenüber demjenigen anderer Städte, wie Chicago und selbst St. Louis, von keiner grossen Bedeutung. In rohem Zustande kommt beinahe gar kein Getreide von hier aus zur Versendung, dagegen wird Weizenmehl und Maisstärke in ziemlich grossen Mengen, theilweise auch nach Europa exportirt.

Bei der zahlreichen Fabriksbevölkerung Cincinnati's und seiner unmittelbaren Umgebung ist der örtliche Verbrauch von Getreide immerhin bedeutend, und es ist ein sehr günstiger Factor für die weitere Entwicklung Cincinnati's als Fabrikstadt, dass es der Mittelpunkt einer reichen Agriculturgegend ist, indem ein von hier aus gezogener Kreis von 100 Meilen Durchmesser so ziemlich die besten Ländereien Ohio's und Kentucky's umfasst.

Die Cerealienernte des Staates Ohio erreichte 1873/74 im Ganzen 128,105.426 Bushel, die sich folgendermassen vertheilen:

Fruchtgattung	Ernteertrag Bushel	Bebaute Grundfläche Acre
Mais	84,049.328	2,400.295
Hafer	20,501.904	791.927
Weizen	21,974.385	1,742.756
Gerste	1,074.906	49.872
Roggen	291.829	27.927
Buchweizen	213.074	21.002
Zusammen	128,105.426	5,033.779

Maisstärke wird von zwei hiesigen Fabriken in sehr grossem Massstabe erzeugt. In 1873/74 betrug die diesfällige Menge 421.901 Kisten oder 17,719.824 Pfd. zum Durchschnittspreise von $4^1/_2$—5 Cents pr. Pfund, gegen $4^3/_4$ Cts. im Vorjahre. Ungefähr ein Drittel des hiesigen Productes wird direct nach Europa exportirt.

Infolge hoher Kornpreise war das Geschäft im vergangenen Jahre nicht gewinnbringend und die Fabriken hätten vielleicht lieber ihre Thätigkeit eingestellt, wäre nicht die Besorgniss gewesen, dadurch ihren Markt zu verlieren. Kommt für Mais ein gutes Jahr, dann ist der aus diesem Geschäftszweige sich ergebende Nutzen sehr bedeutend, und glücklicherweise schlägt hier diese Fruchtgattung niemals ganz und nur selten theilweise fehl.

Digitized by Google

In Tabak, diesem für Cincinnati höchst wichtig gewordenen Artikel, war das Jahr 1874 eines der denkwürdigsten, seit die hiesige Stadt überhaupt als Tabakmarkt existirt.

Nachdem im Frühjahr bis gegen Mai hin, infolge starker Vorräthe und der Aussicht auf grosse Production, Preise nieder und schwankend gewesen, kamen im Mai die ersten Gerüchte von bedeutendem Schaden, den der Wurm unter den Setzlingen angerichtet habe. Diese Anfangs mit Unglauben aufgenommenen Berichte bestätigten sich mehr und mehr, je näher die Zeit der Auspflanzung kam; aber was noch weit schlimmer war, gerade um diese Zeit stellte sich eine ganz unerhörte Dürre ein und nach einem weiteren Monate war das Schicksal der Tabakernte von 1874 entschieden.

In Cincinnati und Louisville, beides Plätze, die mitten im Tabakdistricte liegen, erkannte man dies sofort. Alles kaufte, was an Waare vorkam. Preise gingen besonders für niedere Qualitäten fort und fort in die Höhe, ohne auch nur einmal einen Rückgang zu erfahren.

Im Osten und in den Stapelplätzen Europa's schien die Nachricht von einer totalen Missernte so unglaublich zu klingen, dass man sich dort erst nach und nach auf die Höhe der Situation erhob und mit den Preisen nachkam.

Tausende von Fässern, welche im Sommer nach Europa verkauft worden waren und theilweise schon in Bremen lagerten, wurden zurückgekauft und im Herbst mit namhaftem Gewinn abgesetzt.

Wie schnell und ununterbrochen die Preise aller Sorten vom Monate Mai angefangen in die Höhe gingen, erhellt aus folgender Tabelle:

	Trash Dollar	Lugs Dollar	Leaf Dollar
Januar . . .	2·50 bis 3	4 bis 7	9 bis 13
Februar . . .	2·50 „ 3·50	4 „ 7	9 „ 13·50
März	3 „ 4·50	4 „ 7·50	9 „ 14
April	2·50 „ 4	5 „ 7	9 „ 16
Mai	3 „ 5	6 „ 8	10 „ 16·50
Juni	5 „ 6·50	7 „ 10	12 „ 20
Juli	6 „ 7·50	10 „ 14·50	12 „ 25
August . . .	7·50 „ 9	12 „ 16	15 „ 25
September . .	8 „ 9	12 „ 18	15 „ 35
October . . .	8 „ 9·75	12 „ 20	16 „ 35
November . .	8 „ 10	13 „ 23	18 „ 36
December . .	8 „ 13	15 „ 25	19 „ 38

Cincinnati ist als Tabakmarkt in stetiger Zunahme begriffen, weil es gerade im Mittelpunkt von Ohio, Kentucky und Indiana gelegen ist und mit Tennessee in nächster Verbindung steht. Virginia und Maryland, die anderen zwei Tabak bauenden Staaten von Wichtigkeit, sind dem hiesigen Markte ziemlich fremd, aber mit Ausnahme des Productes dieser beiden Gebiete finden sich hier alle Sorten. Die directe Zufuhr hieher von den Productionsplätzen betrug:

Jahr	Oxhoft	Kisten	Jahr	Oxhoft	Kisten
1870 . . .	19.798	2239	1873 . . .	35.019	8354
1871 . . .	23.228	1861	1874 . . .	41.512	9708
1872 . . .	26.608	5538			

Die Verkäufe der fünf hiesigen Auctionshäuser betrugen dem Werthe nach: 2,811.357 Doll. in 1870; 3,250.143 Doll. in 1871; 3,599.810 Doll. in 1872;

Digitized by Google

3,873.581 Doll. in 1873; 6,663.408 Doll. in 1874. Die Verkäufe aus Privatmagazinen sind hiebei nicht mitbegriffen.

Die Tabakernte des Staates Ohio stellte sich in den Jahren 1871, 1872 und 1873 also:

Jahr	Bebaute Grundfläche Acre	Ertrag Pfund
1871	28.862	36,177.630
1872	46.227	34,900.996
1873	43.850	39,572.550

Ohio nimmt unter den Tabak producirenden Staaten den dritten Rang ein; es wird nur von Kentucky und Virginia übertroffen. Die sechs grössten Staaten reihen sich wie folgt:

	1872		1873	
	Bebaute Grundfläche Acre	Ertrag Pfund	Bebaute Grundfläche Acre	Ertrag Pfund
Kentucky	167.741	130,000.000	207.000	152,000.000
Virginia	64.000	48,000.000	82.200	50,300.000
Ohio	46.227	34,900.996	43.850	39,572.558
Tennessee	33.422	25,000.000	85.185	28,750.000
Maryland	22.216	13,330.000	22.000	19,300.000
Indiana	22.965	16,250.000	19.500	15,600.000

Nach dem Berichte des hiesigen Steuereinnehmers der Vereinigten Staaten wurden hier fabricirt und versteuert:

	1873/74		1872/73	
	Menge	Steuerertrag Dollar	Menge	Steuerertrag Dollar
Cigarren	83,133.400 Stück	415.667	81,155.824 Stück	405.779
Kautabak	2,647.022 Pfund	529.404	2,183.489 Pfund	436.692
Rauchtabak	1,421.011 „	284.202	1,382.250 „	276.450
Schnupftabak	14.893 „	4.766	.	.
Summe des Steuerertrages		1.234.039		1,118.921

In Whisky hat sich Production und Umsatz gegen das Vorjahr kaum verändert. Von rohem Whisky (High Wines) wurden 307.707 Barrel zugeführt und 335.384 Barrel entweder einfach rectificirt oder durch Zusätze in alle möglichen Liqueure verwandelt zur Ausfuhr gebracht.

Cincinnati nimmt in dieser Branche den ersten Platz in den Vereinigten Staaten ein und versendet seine Producte durch das ganze Land, von New-York bis San Francisco und von Main bis Texas.

Die grosse Ausdehnung des Destillationsgeschäftes wurde hier in erster Linie durch die enormen Quantitäten von Mais bester Qualität veranlasst, welche die beiden in nächster Nähe von hier auslaufenden Miami-Thäler liefern; ausserdem wussten die hiesigen Händler sich einen guten Ruf zu erwerben und auch zu bewahren.

In dem Verfahren des Rectificirens ist neuerer Zeit insofern eine Aenderung eingetreten, als jetzt in den meisten Etablissements anstatt der einfachen Entfuselung durch Holzkohle der rohe Whisky nochmals überdestillirt wird.

Digitized by Google

Im Ganzen genommen hat die Destillation des rohen Whisky den damit Beschäftigten im vergangenen Jahre keinen grossen Gewinn gebracht, zum Theil weil der Marktwerth des Mais ziemlich hoch stand, aber ganz besonders auch deshalb, weil, während im hiesigen Steuerdistricte die Controle eine scharfe ist, in einigen anderen Hauptplätzen, wie New-Orleans und St. Louis, Steuerdefraudationen im grossartigsten Massstabe getrieben wurden, und die dortigen Producenten in den Stand gesetzt waren, eine erfolgreiche Concurrenz zu machen.

Erst in ganz neuester Zeit sind diese Schwindeleien, nachdem von hier aus lange vergeblich Klage geführt worden war, von der Regierung aufgedeckt und eine Untersuchung hierüber eingeleitet worden.

Aber auch bei der strengsten Controle wird es immer schwierig sein, eine Steuer auf einen Artikel richtig einzutreiben, wenn sich dieselbe zu den Productionskosten wie 4 zu 1 verhält, wie dies eben bei dem gewöhnlichen Whisky der Fall ist, welcher zu 15—20 Cents die Gallone hergestellt werden kann, während die Taxe 90 Cents pr. Gallone beträgt.

Laut Bericht des hierländigen Steuereinnehmers wurden im verflossenen Jahre in dem diese Stadt und deren nächste Umgegend umfassenden Districte 5,413.771 Doll. Steuer für Whisky bezahlt, ein Betrag, der grösser ist, als in irgend einem anderen Districte dieses Landes.

Der Weinbau, an welchen sich vor einigen zwanzig Jahren im Ohiothale grosse Erwartungen knüpften, ist eher zurück als vorwärts gegangen, was in dem wiederholten gänzlichen Fehlschlagen der Lese seinen Grund hat.

Statt der jedesmal stark faulenden Catawba-Traube hat man sich in den letzten Jahren mehr auf die Cultur von Delaware, Concord und Toes Seedling, lauter einheimische veredelte Reben, verlegt, weil diese Sorten, von denen die erstere einen weissen, die beiden letzteren einen rothen Wein liefern, den klimatischen Einflüssen besser zu widerstehen scheinen.

Viel zuverlässiger als im südlichen Theile von Ohio hat sich die Production im Norden des Staates Ohio, an den Ufern des Erie-See's erwiesen, wo die Traubencultur einen ganz bedeutenden Aufschwung gewonnen hat.

Grosse Massen von Esstrauben, speciell Catawba und Delaware, werden von dort in Körben und kleinen Holzkisten, die eine Menge von je 2—25 Pfd. enthalten, über das ganze Land versandt und bilden bereits einen ganz ansehnlichen Handelsartikel. Wenn nicht zu reif gepflückt und von Fäulniss ganz frei, halten sich diese Trauben lange und erscheinen auf dem hiesigen Markte bis tief in den Winter hinein.

Der einheimische Wein leidet an dem Uebelstande, dass er neben übergrossem Alkoholgehalt viel freie Säure enthält, und es ist die Frage, ob durch fortgesetzte Cultur hierin eine Aenderung eintreten wird.

Aus Californien wurden in den letzten paar Jahren viele Weine hieher zugeführt, welche sich durch Billigkeit und grössere Annäherung an die europäische Bereitungsart empfehlen.

Von europäischen Weinen werden hier Rheinweine am meisten consumirt, diesen zunächst französische Rothweine. Ungarische Weine sind hier beinahe ganz unbekannt, und es sollte fast scheinen, dass hier in gewissen Sorten derselben etwas zu machen wäre, wenn Jemand die zur Begründung eines Geschäftes nothwendigen Opfer an Zeit und Geld nicht scheuen wollte.

Die Erzeugung von Bier ist in steter Zunahme begriffen, ohne dass jedoch deshalb die Anzahl der vorhandenen Brauereien grösser geworden wäre; vielmehr herrscht die Tendenz vor, das Geschäft in einigen wenigen grossen Etablissements zu concentriren.

Mehrere Brauereien haben angefangen, ein dem Pilsener Bier ähnliches Getränk zu erzeugen, welches viel Anklang findet.

Digitized by Google

Ein bisher noch sehr wenig gekanntes Geschäft, der Verkauf von Flaschenbier, hat eine grosse Zukunft, namentlich für die Versendung nach dem Süden, wohin während des Sommers die Beförderung in Fässern immerhin ihre Schwierigkeiten hat.

Beim hiesigen Steueramte wurden während des verflossenen Jahres 465.886 Fässer Bier à 36 Gallonen versteuert und dafür 34.944 Doll. Steuer bezahlt.

An Hopfen wurden hier in 1873/74 7330 Ballen zugeführt, und war der Preis zu Ende 1874 30 Cents pr. Pfund. Bei den unablässigen grossen Schwankungen in diesem Artikel, welche bald einen Export nach Europa, bald eine Einfuhr von dort gestatten, lässt sich über diesen Artikel wenig sagen.

Die Bedeutung Cincinnati's als Baumwollmarkt hat wieder recht erfreulich zugenommen. Eine wesentliche Steigerung der Zufuhren wird jedenfalls stattfinden, wiebald die Cincinnati-Southern-Railroad, welche in raschem Bau begriffen ist, in Betrieb gesetzt sein, und diesen Platz mit dem südlichen Eisenbahnnetze in directe Verbindung gebracht haben wird. Am hiesigen Markte betrug die:

Zufuhr		Abfuhr	
1873/74 . . .	195.895 Ballen	1873/74 . . .	188.008 Ballen
1872/73 . . .	137.575 „	1872/73 . . .	127.489 „

Bedeutendere Baumwollspinnereien finden sich in unmittelbarer Nähe Cincinnati's nicht vor, und die hier verkaufte Baumwolle geht zum grossen Theil nach den Spinnereien in New-England.

Der directe Export nach Europa ist bis jetzt nicht umfangreich, doch steht hierin eine Aenderung in Aussicht, da die nach dem Osten führenden Eisenbahnen, entgegen ihrer früheren Gepflogenheit, jetzt den Transit ermuthigen und directe Frachtbriefe von hier nach europäischen Hafenplätzen ausstellen.

Es ist somit kein Grund vorhanden, warum nicht europäische Spinner ihre Aufträge speciell für gewöhnliche Sorten direct hieher in die Hände von zuverlässigen Häusern legen und die Zwischenhändler in den Seehäfen hüben und drüben umgehen sollten.

Seit Errichtung des neuen grossen Viehhofes der Vereinigten Eisenbahnen, in nächster Nähe der Stadt, hat sich der hiesige Viehhandel bedeutend gehoben. Dieser viele Acre umfassende Viehhof ist mit allen modernen Einrichtungen zur Aufnahme, Fütterung, Tränkung und Weiterbeförderung des Viehes ausgestattet und enthält ausserdem zur Bequemlichkeit der dort Geschäfte Machenden ein grosses Hôtel.

Die Zufuhr von Rindern und Kühen betrug in 1873/74 199.426 Stück, was gegen das Vorjahr eine Zunahme um 49.797 Stück bildet. Der Durchschnittspreis stellte sich für gute Qualität auf 3 Doll. 89 Cents pr. 100 Pfd. brutto.

An Schafen wurden dem hiesigen Markte in 1873/74 101.979 Stück zugeführt und für beste Sorte 4½ Doll. pr. 100 Pfd. brutto erzielt. Die Schafzucht im Staate Ohio hat abgenommen. Das dazu geeignete Land wird seltener und die Concurrenz mit Staaten wie Californien mit seinen ungeheueren Weidestrecken schwerer.

Die Anzahl der Schafe hat seit 1868, wo sie ihren höchsten Stand mit 7,688.000 Stück erreichte, abgenommen und betrug im letzten Jahre 4,338.868 Stück. Trotzdem ist Ohio, was die Schafzucht anbelangt, immer noch der zweitgrösste Staat und wird nur von Californien mit 4,683.000 Stück überflügelt. Die Gesammtzahl der in den Vereinigten Staaten vorhandenen Schafe wird mit 33,938.200 Stück ausgewiesen.

An Wolle producirte der Staat Ohio in 1873/74 20,539.643 Pfd. (Gesammt production der Vereinigten Staaten 146 Mill. Pfund), wovon der hiesige Markt 17.723 Ballen à 100 Pfund (gegen 9213 Ballen im Vorjahre) erhielt. Preise variirten wie folgt:

Digitized by Google

		1873/74	1872/73
Gewaschene Wolle	Cents	45—52	42—65
Ungewaschene Wolle	„	28—34	27—43
Ohio-Schur	„	43—48	40—55

Die Verarbeitung von Häuten und Fellen wird hier in 35 theilweise sehr bedeutenden Gerbereien betrieben und nimmt das hier fabricirte Leder einen hohen Rang ein. Zum weitaus grössten Theile wird Sohlleder fabricirt und sind in den letzten Jahren mehrere Sendungen davon nach Europa, speciell nach Frankfurt, gemacht worden.

Der Export dieses Artikels dürfte ferner zunehmen, da hier das Rohmaterial verhältnissmässig noch billig ist. Fremde Häute werden hier nicht verarbeitet.

Die Notirungen für Häute waren pr. Pfund: trockene 15½—20 Cents, trocken gesalzene 15 Cents, nass gesalzene 9½—10 Cents. Sohlleder galt während des ganzen Jahres zwischen 38—40 Cents pr. Pfund.

Seit einigen Jahren hat die Schuhwaarenerzeugung im Grossen hier sehr zugenommen und absorbirt einen bedeutenden Theil des hier producirten Leders. Boston und der Staat Massachusetts, welche früher diesen Fabrikationszweig beinahe monopolisirt hatten, können jetzt nur noch ihre ordinärste und billigste Waare hier absetzen.

Die Production von Butter und Käse hat in Ohio fortwährend zugenommen und im nördlichen Theile des Staates (Cheesedom oder Käseviertel genannt) wird die Käse-Fabrikation in grossartigem Massstabe betrieben. Von Butter werden nur geringe Quantitäten, von Käse dagegen grosse Massen nach Europa, namentlich nach England, exportirt.

Ohio steht in der Käseproduction allen anderen Staaten voran und producirte im Jahre 1873/74 36,668.530 Pfund zu einem Durchschnittspreise von 14½ Cents pr. Pfund. Der meiste Käse geht von den Productionsplätzen direct nach dem Osten und Europa. Dem hiesigen Markte wurden in 1873/74 54.134 Kisten zugeführt, gegen 54.821 Kisten im Vorjahre.

In der verflossenen Saison wurden in Cincinnati von den „Packern" weniger Schweine geschlachtet, als im Vorjahre, und zwar aus dem Grunde, weil fast gleich bei Beginn der Schlachtzeit im November die Preise für lebende Schweine sehr schnell und stark anzogen und unsere Packer gegenüber von denen in Chicago, Louisville und Indianopolis sich ablehnend verhielten, letztere also eine grössere Anzahl Schweine an sich zogen.

Die Preise schwankten pr. 100 Pfd. brutto zwischen 6 Doll. für ordinäre und 7 Doll. 75 Cents für beste Gattung, und zeigten infolge der hohen Maispreise und der ungewöhnlich starken Nachfrage nach Schmalz für Europa eine bedeutende Festigkeit. Wenn selbst zu solchen Preisen ein starker Export von Schmalz und Fleisch nach Europa stattfindet, so lässt sich daraus schliessen, dass das amerikanische Product dort sich stark eingebürgert habe.

In der mit 1. März 1875 abgelaufenen Saison wurden hier 540.334 Stück Schweine (um 40.919 Stück weniger als im Vorjahre) geschlachtet; das Durchschnittsgewicht war 278·25 Pfd. (um 2½ Pfd. weniger als im Vorjahre); das Gesammterträgniss an Schmalz erreichte 23,400.157 Pfd. oder pr. Stück 41·7 Pfd. (um 2·07 Pfd. pr. Stück mehr als im Vorjahre); der Gesammtbetrag für den Einkauf dieser Schweine bezifferte sich mit 10,511.809 Doll. oder 6·09 Doll. pr. 100 Pfd. brutto (gegen 4½ Dollar im Vorjahre). Die Anzahl der im ganzen Westen geschlachteten Schweine betrug 5,537.124 oder 2·84 pCt. mehr wie im Vorjahre.

Das Einmachen von Früchten ist für Cincinnati, so zu sagen, ein neuer Fabrikszweig, doch sind jetzt schon 6 Etablissements damit beschäftigt. Dieselben präparir-

Digitized by Google

ten in der Fruchtsaison 1874: Tomatoes 200.000 Kisten; Pfirsiche 100.000 Kisten; Himbeeren 75.000 Kisten; Brombeeren 45.000 Kisten; Kirschen 35.000 Kisten; Pflaumen 30.000 Kisten; Mais 18.000 Kisten (jede Kiste zwei Dutzend Quart-Blechkannen enthaltend). Ferner wurden 200.000 Kisten assortirte Gelées, ebenfalls je zwei Dutzend Gläser enthaltend, verpackt.

Die Eisenindustrie im Ohiothale liegt immer noch sehr darnieder und die Hochöfen, soweit sie noch im Gange sind, machen schlechte Geschäfte. Das Gleichgewicht zwischen Production und Verbrauch von Eisen scheint, trotzdem erstere so bedeutend abgenommen hat, immer noch nicht hergestellt. Die Eisenbahnen, welche immer die grössten Consumenten waren, behelfen sich auf die dürftigste Weise und von neuen Eisenbahnbauten ist fast nicht die Rede. Einen schlagenden Beweis dafür, wie niedrig die Preise für rohes und fabricirtes Eisen stehen, lieferten unter Anderem die Contracte in Betreff der Schienenlieferung für die von hier nach Chattanooga im Bau begriffene südliche Eisenbahn. Die Angebote für beste Qualität lauteten auf 48—53 Dollar pr. Tonne, also ungefähr so viel, als vor zwei Jahren das Roheisen kostete, und für Stahlschienen auf 75—79 Dollar, weniger als der vormalige Preis für Eisenschienen.

Der Gebrauch von Stahlschienen nimmt mehr und mehr überhand. Bei der genannten südlichen Eisenbahn wird ungefähr ein Drittel der Strecke mit solchen Schienen belegt.

Der Staat Ohio producirt nächst Pennsylvanien am meisten Roheisen in der ganzen Union, nämlich: im Jahre 1872 426.626 Tonnen in 83 Hochöfen; 1873 394.751 Tonnen in 88 Hochöfen.

Im Jahre 1874 war die Erzeugung jedenfalls bedeutend kleiner, da eine Anzahl Hochöfen ganz ausgeblasen haben.

Cincinnati ist als Roheisenmarkt von Wichtigkeit und bietet eine grössere Varietät von Eisensorten, als irgend ein anderer Punkt in den Vereinigten Staaten.

Die Kohlenpreise waren während des verflossenen Jahres im Ganzen niedrig und sind den ganzen Winter so geblieben. Man hat neuerdings angefangen, auch pr. Eisenbahn Kohlen hieher zu bringen, und dadurch vorgebeugt, dass, wie früher, wenn die Schifffahrt lange unterbrochen war, die Kohlenpreise unvernünftig in die Höhe geschraubt wurden. Der Fluss wird dabei immerhin noch lange die Hauptbezugsquelle bleiben. Für den Gebrauch in der Haushaltung wird neuerdings ziemlich viel Anthracit, sog. harte Kohle, von Pennsylvanien hieher gebracht.

Es ist alle Aussicht vorhanden, dass das Eisenbahnnetz von Cincinnati in der nächsten Zeit sich bedeutend vervollständigen werde. Die schon mehrfach erwähnte südliche Eisenbahn, welche in einer Länge von 334 Meilen Cincinnati mit Chattanooga (im Staate Tennessee), einem der Knotenpunkte des südlichen Eisenbahnnetzes, verbinden soll, ist in raschem Vorwärtsschreiten begriffen und wird aller Wahrscheinlichkeit nach im Laufe des Jahres 1876 dem Betriebe übergeben werden können.

Infolge der niederen Preise für Eisen, Löhne und Materialien aller Art sind die Baucontracte sehr günstig abgeschlossen worden und die von der Stadt ausgesetzten 10 Millionen Dollar werden voraussichtlich nur um ein Geringes überschritten werden.

Fünf Millionen städtische Bonds, $7^3/_{10}$ pCt. Zinsen tragend, sind bis jetzt zu diesem Zwecke ausgegeben, und zwar hat sie ein Syndicat von New-Yorker Banquiers zum Paricourse übernommen.

Die städtische Schuld, welche bis jetzt verhältnissmässig klein war, wird natürlich durch diese südlichen Eisenbahnbonds eine bedeutende Steigerung erfahren, doch hofft man hier allgemein, dass die der Stadt durch Herstellung einer directeren Verbindung mit den Südstaaten erwachsenden Vortheile dies mehr als aufwiegen werden.

Eine Zusammenstellung der Schulden verschiedener Städte der Union ergiebt Folgendes:

Digitized by Google

New-York	137,283.076 Doll.	Chicago	19,922.500 Doll.
Philadelphia	51,697.147 „	St. Louis	15,767.500 „
Boston	43,300.607 „	Dersey City	12,256.462 „
Brooklyn	37,158.900 „	Cincinnati	16,297.000 „
Baltimore	32,095.725 „	Louisville	8,989.000 „
New-Orleans . . .	21,740.500 „		

In dieser Aufstellung sind bei der Municipalschuld Cincinnati's schon die ganzen 10 Millionen für die südliche Eisenbahn eingerechnet.

Ein anderes für Cincinnati sehr wichtiges Project besteht darin, eine Eisenbahn von hier nach Huntington in West-Virginia, dem Thal des Ohioflusses entlang, zu bauen. Es sind zwei Linien vorgeschlagen: eine auf der Ohio- und eine auf der Kentucky-Seite des Flusses, und es ist im Interesse Cincinnati's sehr zu hoffen, dass eine oder die andere in nicht entfernter Zeit in Ausführung gebracht werde, da die Verbindung mit der bereits bis Huntington im Betriebe stehenden Cheasapeak- und Ohio-Bahn eine neue werthvolle Route nach der Seeküste und insbesondere nach den südlich gelegenen Seehäfen Baltimore, Richmond und Norfolk eröffnen und ausserdem eine dem Ohiothale folgende Bahn grosse Kohlenfelder der Stadt näher bringen würde. Von neuen Eisenbahnunternehmungen in anderen Theilen des Landes ist im Augenblick fast gar nicht die Rede.

Die Flussschifffahrt ist für Cincinnati, wenn sie auch von ihrer früheren Bedeutung viel verloren hat, immer noch wichtig genug. Der Passagierverkehr wendet sich mehr und mehr den Eisenbahnen zu, doch suchen schwere Frachtgüter nach wie vor die billigere Beförderung auf dem Flusse, und für lange Strecken, wie die ununterbrochene Wasserstrasse von hier bis New-Orleans, werden die Eisenbahnen nie erfolgreich concurriren können.

Die Canalschifffahrt scheint dagegen mit der Zeit ganz aufhören zu wollen und die früher so wichtigen Canäle in Ohio auf den Aussterbe-Etat gesetzt zu sein. Der hier ausmündende und den Ohiofluss mit dem Eriesee in einer Länge von etwas über 300 Meilen verbindende Miami-Canal wird nur noch wenig frequentirt.

Eine Privatgesellschaft, welcher der Staat Ohio vor einer Reihe von Jahren seine sämmtlichen Canäle unter der Bedingung übergab, sie in Reparatur zu halten und alljährlich eine nominelle Pachtsumme zu bezahlen, erzielte in den letzten paar Jahren nicht viel mehr als den Betrag für die Kosten. Von neuen Canalunternehmungen ist unter solchen Umständen natürlich nicht die Rede.

Was den directen Import hieher aus Oesterreich-Ungarn betrifft, so wird zwar schon jetzt Mehreres von dort durch hiesige Händler bezogen, als: Leder- und Galanteriewaaren aus Wien, Glas- und Porzellanwaaren aus Böhmen, levantinische Früchte aus Triest u. dgl., das Feld scheint aber für das hiesige Inland noch lange nicht ausgebeutet.

Mit Circularen und Preiscouranten kann wohl Manches geschehen, namentlich wenn dieselben durch Vermittlung der k. und k. Consularämter an die richtigen Firmen gelangen; weit werthvoller wäre es aber jedenfalls, wenn Fabrikanten oder deren Repräsentanten persönlich und mit Mustern ihrer Erzeugnisse versehen hieher kämen und von der Sachlage, den Möglichkeiten und Bedürfnissen des Marktes selbst Einsicht nehmen würden.

Ein derartiges, wohl gross scheinendes Opfer dürfte sich mit der Zeit gut lohnen, und es würden solchen Reisenden die k. und k. Consulate gewiss bereitwilligst an die Hand gehen.

Digitized by Google

Wie eine langjährige Erfahrung und Beobachtung lehrt, wäre für den Import weniger mit allgemeinen Assortimenten, sondern vorzüglich mit solchen Specialitäten, welche entweder durch ihre Billigkeit oder durch hohe Vollkommenheit in's Auge fallen, etwas zu machen.

Handelsverkehr von Akyab im Jahre 1874.

Akyab. Der vorjährige Reishandel war für die hiesigen Verschiffer im Ganzen genommen ein günstiger, denn der Werth des Artikels in Europa erreichte in den ersten Monaten eine ausserordentliche Höhe, während sich hier die Preise den grösseren Theil der Geschäftsperiode hindurch verhältnissmässig ruhig hielten; denn die grossen Einkäufe, welche die indische Regierung behufs Linderung der in einigen Districten der Provinz Bengalen ausgebrochenen Hungersnoth machen liess, wurden mit der grössten Schonung aller Interessen bewerkstelligt.

Die Ausfuhr blieb unbeschränkt und die Gesammtmenge der Verschiffungen nach Europa war nur unbedeutend geringer als im Vorjahre, trotzdem Bengalen und andere Theile Indiens beträchtliche Quantitäten Reis von hier bezogen.

Dieses Resultat ist hauptsächlich der grossen Ernte zuzuschreiben und die Eingeborenen der Provinz Aracan zogen unbedingt den grössten Vortheil aus den durchweg aussergewöhnlichen Conjuncturen des letztjährigen Handels.

Die Frage nach Reis für Bengalen stellte sich frühzeitig ein und da für inländisches Product gute Preise geboten wurden, so kamen schon zeitlich im Januar Zufuhren an den Markt.

Die Saison eröffnete mit 5 s. 11½ d. pr. Cwt. engl. für gewöhnlichen Reis und zeigte sich dazu eine sehr lebhafte Frage. Da gleichzeitig die Pflanzer willig waren, zu diesem Preise ihr Product zu verkaufen, so blieb der hiesige Markt ohne wesentliche Veränderungen bis gegen Ende März, zu welcher Zeit die Eingeborenen durch den erzielten hohen Erlös für einen Theil ihrer Waare hartnäckig gemacht wurden und den Rest ihrer Vorräthe zurückhielten.

Durch die günstige Lage des Artikels in Europa wurde nun bald ein dringender Bedarf hervorgerufen, derselbe konnte aber nur langsam und zu rasch steigenden Preisen gedeckt werden.

Die Saison schloss mit 7 s. 1½ d. pr. Cwt., und da die Vorräthe im Lande beinahe gänzlich erschöpft waren, so fanden während der Regenzeit keine weiteren Abladungen statt.

Im Ganzen betrugen die Verschiffungen von Reis aus diesem Hafen 111.982 Tons engl. nach Europa und 53.844 Tons nach indischen Häfen, zusammen also 165.826 Tons im beiläufigen Werthe von 1 Mill. Pfd. Stlg. An der Beförderung der erstgenannten Menge betheiligten sich 103 Kauffahrer, und zwar mit Rücksicht auf die einzelnen Flaggen, unter welchen die österreichisch-ungarische fehlte, in folgendem Verhältnisse:

Flagge	Schiffzahl	Registertonnen	Verladungsmenge Tons
Amerikanische	9	9.817	13.476
Belgische	1	1.047	1.548
Italienische	18	10.819	16.131
Englische	38	32.580	47.525
Französische	6	3.373	4.407

Digitized by Google

Flagge	Schiffzahl	Registertonnen	Verladungsmenge Tons
Deutsche	7	5.894	8.635
Norwegische	16	10.408	14.277
Schwedische	6	2.775	3.997
Russische	2	1.454	1.986
Zusammen	103	78.167	111.982

Der für Rechnung der indischen Regierung gekaufte Reis wurde von hier ausschliesslich in englischen Dampfschiffen nach Calcutta befördert, und dafür 12 Rupien pr. Ton engl. an Fracht bezahlt. Für Europa wurden im Ganzen nur 6 Dampfer (5 englische und 1 deutscher) mit Reis beladen und werden Segelschiffe stets den grösseren Theil dieser Ausfuhr besorgen.

Der Ertrag der letztjährigen Reisernte war ausnehmend gut, aber leider kommen keine neuen Artikel hinzu, die sich für den Export eignen würden, indem die Eingeborenen trotz der Güte des Bodens und günstiger klimatischer Verhältnisse in ihrer Abneigung verharren, mehr Sorgfalt und Arbeit erheischende Pflanzen zu bauen.

Die Arbeitskräfte sind in der Provinz äusserst spärlich vorhanden und der Lohn stellt sich so hoch, dass europäisches Capital kaum nutzbringend im Ackerbau anzulegen wäre. Der einzige in der Provinz bestehende Theegarten liefert jetzt im Jahre ca. 21.000 Pfd., die über Calcutta ihren Weg nach Europa finden.

Die Arbeiten für den auf dem Oysterreef zu erbauenden Leuchthurm nehmen einen befriedigenden Fortgang, so dass man dessen Vollendung innerhalb einiger Jahre entgegensehen darf.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Consulareleven Stanislaus v. Wysocki zum Viceconsul allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 9. December 1875.)

— Die im Amtsbezirke des k. und k. Consulates in Ancona befindliche Consularagentie in Sinigaglia, ferner die Consularagentien in Sciacca und Mazzara im Bereiche des k. und k. Generalconsulates in Palermo, die zum Bezirke des k. und k. Generalconsulates in Neapel gehörende Agentie in Gaëta, endlich die Consularagentie in Pombino im Amtsbezirke des k. und k. Consulates in Livorno wurden aufgehoben.

— Der neu ernannte k. und k. Consul Friedrich Perret in Livorno hat sein Amt bereits angetreten.

— Der neu ernannte k. und k. Consul Albert Pick in Chicago hat die Amtsleitung bereits übernommen.

— Der für Ponta Delgada auf S. Miguel (Azoren) neu ernannte k. und k. Viceconsul João Bernardes de Abreu e Lima hat die Amtsgeschäfte übernommen.

— Der k. und k. Generalconsul Julius Zwiedinek Ritter v. Südenhorst in Beirut hat nach der Rückkehr von seiner Urlaubsreise die Leitung der Amtsgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Generalconsul Karl Wilhelm Gross in Rio de Janeiro hat nach der Rückkehr von seinem Urlaube die Leitung der Amtsgeschäfte wieder übernommen.

— Der Conceptspraktikant der k. k. niederösterreichischen Statthalterei Victor Graf Folliot-Crenneville, ferner die Stiftlinge der k. und k. orientalischen Akademie Karl Oliva, Heinrich Müller, Gilbert Graf Hohenwart und Victor v. Steinbach wurden zu Consulareleven ernannt.

Digitized by Google

Nachrichten

über

Industrie, Handel und Verkehr

aus dem

Statistischen Departement

im

K. K. Handels-Ministerium.

VIII. Band.

Wien, 1876.

Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

In Commission bei Ferd. Meyer.

Tuchlauben Nr. 26.

Digitized by Google

AMTLICHER BERICHT

ÜBER DIE

GESCHÄFTSTHÄTIGKEIT

DES

K. K. HANDELS-MINISTERIUMS

während des Jahres 1875.

Bearbeitet auf Anordnung Sr. Excellenz des Herrn k. k. Handels-Ministers

JOHANN RITTER VON CHLUMECKY

vom statistischen Departement des Ministeriums.

Wien, 1876.
Druck der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

In Commission bei Ferd. Meyer.
Tuchlauben Nr. 26.

Digitized by Google

Digitized by Google

Der achte Band der **Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr** enthält folgende drei Hefte, von denen jedes ein selbständiges Ganzes bildet:

I. Heft. Statistik der österreichischen Telegraphen im Jahre 1874.

II. Heft. Statistik des österreichischen Postwesens im Jahre 1874.

III. Heft. Amtlicher Bericht über die Geschäftsthätigkeit des k. k. Handels-Ministeriums während des Jahres 1875.

Digitized by Google

Digitized by Google

Inhalt.

Seite

I. Organisation und Ressort des k. k. Handels-Ministeriums.

K. k. Handels-Ministerium ... 1
Dem Handels-Ministerium untergeordnete Behörden und Organe ... 8

II. Wirksamkeit des Handels-Ministeriums während des Zeitraumes vom 1. Januar bis zum 31. December 1875.

A. Gewerbliche Industrie.

Handels- und Gewerbekammern ... 19
Erfindungs-Privilegien ... 21
Gewerbliches Bildungswesen ... 22
Ausstellungswesen ... 38
Dampfkesselprüfung ... 46
Gewerbeordnung ... 47
Sonstige Angelegenheiten der Industrie ... 48

B. Handel.

1. Innerer Handel.

Handels- und Gewerbekammern ... 48
Metrisches Mass und Gewicht ... 49
Commercieller Unterricht ... 57
Marktwesen ... 58
Börsen ... 58
Andere Agenden ... 58

2. Aeusserer Handel

a) Handelsverträge:
Deutsches Reich ... 59
Grossbritannien ... 59
Frankreich ... 59
Russland ... 60
Italien ... 61
Spanien ... 61
Liechtenstein ... 62
Rumänien ... 62
Serbien ... 63
Argentinische Republik ... 63
Uruguay ... 63
Hawaï ... 63
b) Andere internationale Handelsangelegenheiten ... 64
c) Zollwesen ... 66
d) Consulatswesen ... 69

C. Verkehrswesen.

1. Eisenbahnen.

Eisenbahn-Concessionswesen ... 70
Vorconcessionen ... 70
Definitive Concessionen ... 70
Concessions-Gesetze ... 71
Eisenbahnlinien auf Staatskosten ... 73
Eisenbahn-Bauwesen ... 74
Staatsbahnen ... 74

Digitized by Google

Seite
Privatbahnen ... 78
Neueröffnete Bahnstrecken ... 83
Im Betriebe stehende Bahnen ... 84
Im Baue stehende Bahnen ... 86
Finanzielle Angelegenheiten ... 92
Eisenbahn-Betriebswesen ... 93
Betriebs-Reglement ... 93
Tarifwesen ... 94
Transport ... 101
Fahrordnungen ... 102
Signalisirung ... 103
Unfälle und Verkehrsstörungen ... 104

2. Schifffahrt und Wasserbauwesen.

See-Gesetzgebung ... 113
Seedienst ... 114
Seeschiffs-Aichung ... 117
Stand der Handelsflotte ... 117
Seehandel und Seefischerei ... 120
Seeschifffahrts-Verbindungen ... 121
Seesanitätswesen ... 122
Internationale Schifffahrtsangelegenheiten ... 123
Seeunfälle ... 124
Hafen- und Seebauten ... 125
Binnen-Schifffahrt ... 128
Canalbauten ... 132

3. Postwesen.

Organisation des Postdienstes ... 132
Neue Postämter und Postverbindungen ... 134
Regelung des Postverkehres ... 141
Brief- und Fahrpostverkehr ... 142
Internationales Postwesen ... 145

4. Telegraphenwesen.

Personal-Angelegenheiten ... 145
Bau von Telegraphen-Leitungen ... 147
Gesammtlänge an Linien und Drähten ... 150
Erfindungen ... 150
Telegraphen-Betriebswesen ... 151
Neue Leitungen ... 151
Pneumatisches Röhrennetz ... 151
Neue Stationen ... 157
Ergebnisse des Telegraphenverkehrs ... 160
Internationales Telegraphenwesen ... 164

D. Statistik ... 168

Digitized by Google

STATISTIK

DES

OESTERREICHISCHEN TELEGRAPHEN

im

Jahre 1874.

Zusammengestellt vom statistischen Departement

im

k. k. Handels-Ministerium.

Mit einer graphischen Darstellung.

Wien, 1875.

Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

In Commission bei Ferd. Meyer.

Tuchlauben Nr. 26.

Digitized by Google

Digitized by Google

INHALT.

Seite

Telegraphen-Netz . . . 5
1. Telegraphen-Leitungen . . . 5
a) Staats-Linien . . . 6
b) Eisenbahn-Linien . . . 6
c) Privat-Telegraphen-Linien . . . 6
2. Telegraphen-Stationen . . . 12
a) Staats-Telegraphen-Stationen . . . 12
b) Eisenbahn-Telegraphen-Stationen . . . 15

Telegraphen-Betrieb . . .
1. Telegraphen-Personale . . . 17
a) Personale der Directionen . . . 18
b) Personale der Stationen . . . 19
c) Personale der Linien-Erhaltung . . . 19
2. Telegraphen-Apparate . . . 20

Telegraphen-Betriebs-Ergebnisse . . . 22
A. Betriebs-Ergebnisse im Allgemeinen . . . 22
1. Correspondenz-Verkehr . . . 22
a) Verkehr auf den Staats-Linien . . . 22
b) Verkehr auf den Eisenbahn-Linien . . . 36
c) Verkehr auf den Linien der Privat-Telegraphen-Gesellschaft . . . 36
2. Betriebs-Einnahmen . . . 41
a) Einnahmen des Staats-Telegraphen . . . 41
b) Einnahmen des Eisenbahn-Telegraphen . . . 45
c) Einnahmen des Privat-Telegraphen . . . 46
3. Betriebs-Ausgaben des Staats-Telegraphen . . . 47
B. Betriebs-Ergebnisse der Staats-Telegraphenämter in Wien . . . 56

Statistik des Telegraphen-Verkehrs bei den einzelnen Staats-Stationen . . . 58
I. Allgemeine Uebersicht, verglichen mit den Resultaten des Vorjahres . . . 60
II. Verkehr der einzelnen Staats-Stationen . . . 64
1. Kategorien und Classen, eingeschaltete Linien, Personale, Apparate, Elemente, Einnahmen und Ausgaben . . . 64
Oesterreich unter der Enns . . . 64
Oesterreich ob der Enns . . . 68
Salzburg . . . 70
Steiermark . . . 70
Kärnten . . . 74
Krain . . . 74

1*

Digitized by Google

Seite
Oesterr.-illyr. Küstenland 76
Tirol und Vorarlberg 78
Böhmen 80
Mähren 92
Schlesien 96
Galizien 98
Bukowina 102
Dalmatien 104
2. Correspondenz-Verkehr 108
Oesterreich unter der Enns 108
Oesterreich ob der Enns 112
Salzburg 114
Steiermark 114
Kärnten 118
Krain 118
Oesterr.-illyr. Küstenland 120
Tirol und Vorarlberg 122
Böhmen 124
Mähren 134
Schlesien 138
Galizien 140
Bukowina 146
Dalmatien 146
Entwickelung des österreichischen Telegraphen vom Jahre 1867 bis 1874 und vergleichende Statistik des europäischen Telegraphen 151
I. Entwickelung des österreichischen Telegraphen vom Jahre 1867 bis 1874 153
II. Stand des Telegraphen in den Staaten Europa's 155
III. Vergleichende Uebersicht des Telegraphen in den Staaten Europa's 157

Digitized by Google

Telegraphen-Netz.

1. Telegraphen-Leitungen.

Im Jahre 1874 wurden die Staatsleitungen um 2 internationale Linien, als:

Wien-Köln und
Nixdorf-Löbau,

ferner um 4 Reichslinien, als:

Brünn-Budweis,
Prag-Pardubitz,
Graz-Klagenfurt und
Wien-Klagenfurt

und um 22 Locallinien vermehrt, so dass die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder am Beginne des Jahres 1875 an 30 verschiedenen Grenzpunkten durch 57 Drähte mit den Telegraphen-Leitungen der Nachbarstaaten in directer Verbindung waren, und ausserdem 60 Reichslinien, sowie 244 Locallinien den Staats-Telegraphenstationen für die Depeschenbeförderung zu Gebote standen. (Siehe Nachrichten IV. Band, I. Heft.)

Die Zunahme der Staatsleitungen betrug in Folge dieser Vermehrung im Jahre 1874 771·88 Kilometer oder 3·74 Procent Linienlänge und 2.792·26 Kilometer oder 4·98 Procent Drahtlänge, so dass sich die Gesammtlänge der Linien auf 21.404·68 und der Drähte auf 58.871·58 Kilometer bezifferte.

Ebenso haben die Leitungen des zur Aufnahme von Staats- und Privat-Depeschen ermächtigten Eisenbahn-Telegraphen um 551·92 Kilometer oder um 5·86 Procent Linienlänge und um 1.584·24 Kilometer oder um 7·35 Procent Drahtlänge zugenommen.

Auch der Privat-Telegraph, welcher in Wien und Umgebung im Umfange von 5 Meilen dem Publikum zu Gebote stand, hat seine Linienlänge um 29 Kilometer und seine Drahtlänge um 104·20 Kilometer vergrössert.

Die Gesammt-Linienlänge des österreichischen Telegraphen für die Beförderung von Staats- und Privat-Depeschen hat daher im Jahre 1874 um 1.352·80 Kilometer oder um 4·45 Procent und die Gesammt-Drahtlänge desselben um 4.480·70 Kilometer oder um 5.72 Procent zugenommen.

Nachstehendes Tableau gibt eine übersichtliche Darstellung der dem telegraphischen Verkehre in den einzelnen Ländern zur Verfügung stehenden Gesammtlänge der Staats-, Eisenbahn- und Privat-Telegraphen-Linien und Drähte am Beginne des Jahres 1875:

Digitized by Google

Telegraphen-Linien und Länder	Gesammtlänge der Linien (Kilometer)	Gesammtlänge der Drähte (Kilometer)	Leitung 1 Drähten	Leitung 2 Drähten	Leitung 3 Drähten
a) **Staats-Linien.**					
Oesterreich unter der Enns	1.663·36	7.786·90	409·51	297·96	145·76
Oesterreich ob der Enns	981·80	2.647·88	404·09	235·72	179·89
Salzburg	435·54	1.477·45	108·03	80·69	46·32
Steiermark	1.563·73	5.296·65	542·63	275·60	274·50
Kärnten	529·79	1.472·39	107·68	210·24	87·10
Krain	699·47	2.127·47	359·66	125·68	31·07
Küstenland, österreichisch-illyr.	819·88	2.126·53	282·50	210·42	209·61
Tirol und Vorarlberg	1.317·82	4.466·53	387·62	197·88	181·96
Böhmen	5.151·25	12.689·45	2.289·74	1.014·60	641·83
Mähren	1.820·02	5.871·10	616·98	424·24	174·31
Schlesien	633·20	1.362·39	224·36	272·04	24·99
Galizien	3.879·98	8·203·17	2.093·00	852·88	323·22
Bukowina	552·85	1.079·37	291·03	90·75	115·67
Dalmatien	1.355·99	2.264·30	674·85	517·13	109·34
Summe	21.404·68	58.871·58	8.791·68	4.805·83	2.545·57
b) **Eisenbahn-Linien.**					
Oesterreich unter der Enns	1.062·19	2.781·17	18·51	482·48	523·43
Oesterreich ob der Enns	471·83	1.075·51	....	346.12	119·57
Salzburg	65·96	170·36	....	29·88	34·91
Steiermark	901·32	1.227·79	610·29	260·54	25·55
Kärnten	359·82	387·88	332·59	26·40	0·83
Krain	256·01	713·69	....	84·67	141·02
Küstenland, österreichisch-illyr.	130·25	352·80	10·16	58·36	34·44
Tirol und Vorarlberg	538·97	1.161·71	19·07	424·33	91·82
Böhmen	3.388·07	8.733·39	76·03	2.113·58	691·59
Mähren	947·20	2.347·03	0·90	540·11	384·58
Schlesien	310·84	716·17	7·35	206·91	94·97
Galizien	1.394·93	3.221·78	17·75	937·79	435·05
Bukowina	116·72	233·54	....	116·60	0·12
Summe	9.944·11	23.122·82	1.092·65	5.627·77	2.577·88
c) **Privat-Telegraphen-Linien.**					
Wien und Umgebung	383·00	724·20	281·60	51·50	17·20
Im Ganzen Ende 1874	31.731·79	82.718·60	10.165·93	10.485·10	5.140·65

mit									
4	5	6	7	8	9	10	11	12	mehr
(Kilometer)									
94·21	183·37	134·80	91·76	45·73	86·59	45·81	47·25	22·96	57·65
18·16	32·35	52·34	. . . .	12·99	17·30	0·60	2·18	. . . .	26·18
74·52	37·58	57·79	26·05	1·17	0·73	0·07	. . . .	0·82	1·77
70·33	55·54	42·10	69·71	120·68	72·75	30·95	1·35	2·41	5·18
19·28	72·58	0·85	29·99	0·39	. . . .	. . . .	. . . .	0·03	1·65
0·42	28·51	. . . .	50·85	37·90	27·06	37·34	. . . .	. . . .	0·98
28·12	21·94	3·15	0·46	52·01	0·83	. . . .	8·54	1·57	0·73
68·29	207·70	183·77	40·48	40·92	. . . .	1·52	0·92	5·24	1·52
526·33	302·84	142·65	166·31	30·56	8·90	2·05	3·07	2·63	19·74
164·94	45·12	164·10	49·98	104·23	23·92	33·79	1·89	6·00	10·52
65·75	35·24	2·87	5·87	0·47	. . . .	0·19	1·33	. . . .	0·09
151·07	198·65	168·01	2·26	43·47	39·73	. . . .	0·40	1·12	6·17
43·72	. . . .	8·32	. . . .	1·76	. . . .	0·70	. . . .	. . . .	0·90
47·17	6·73	0·66	. . . .	0·11	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
1.372·31	1.228·15	961·41	583·72	492·39	277·81	153·02	66·93	42·78	133·08
14·85	5·18	4·33	4·86	5·33	0·30	. . . .	1·62	0·80	0·50
6·14	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	1·17	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
4·94	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
30·32	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
16·67	7·76	2·86	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
1·86	1·75	. . . .	0·14	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
234·45	249·14	12·03	. . . .	6·82	0·38	3·50	. . . .	0·55	. . . .
1·02	16·18	3·81	0·46	0·14	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
0·24	0·54	0·12	. . . .	0·71	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
0·69	2·50	. . . .	1·15	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
311.18	284·22	23·15	6·61	13·00	0·68	3·50	1·62	1·35	0·50
12·00	5·70	5·40	0·60	0·90	0·80	1·60	1·20	0·30	4·20
1.695·49	1.518·07	989·96	540·93	506·29	279·29	158·12	69·75	44·43	137·78

Digitized by Google

Die einzelnen Bahnen participiren an der Gesammtlänge der Linien und Drähte
Weise:

Benennung der Bahnen	Gesammtlänge der Linien	Gesammtlänge der Drähte	Leitung 1	Leitung 2
	Kilometer		Drähten	
Aussig-Teplitzer Bahn	123·25	263·62	30·17	56·42
Böhmische Nordbbahn	188·05	475·47	. . . . .	108·83
Böhmische Westbahn	233·75	517·00	20·07	157·80
Brünn-Rossitzer Bahn	30·13	100·56	0·90	14·84
Buschtěhrader Bahn	403·16	1.020·13	5·47	232·74
Dniester Bahn	108·97	220·06	. . . . .	108·19
Dux-Bodenbacher Bahn	109·56	248·65	. . . . .	89·86
Erste ungarisch-galizische Bahn	146·28	293·49	. . . . .	145·81
Erzherzog Albrecht Bahn	184·67	369·34	. . . . .	184·67
Galizische Karl-Ludwig Bahn	603·21	1.560·20	5·70	246·55
Gratz-Köflacher, Lieboch-Wieser Bahn	101·44	101·44	101·44	. . . . .
Hohenstadt-Zöptauer Bahn	22·57	45·14	. . . . .	22·57
Kaiser Ferdinand Nordbahn	579·53	1.689·44	14·62	44·20
Kaiser Franz-Joseph Bahn	743·24	1.658·89	0·93	640·54
Kaiserin Elisabeth Bahn	728·33	1.788·69	9·87	387·57
Kaschau-Oderberger Bahn	68·19	133·58	2·80	65·39
Kronprinz Rudolph Bahn	647·83	943·41	384·68	237·28
Lemberg-Czernowitzer Bahn	353·74	707·57	. . . . .	353·62
Lundenburg-Grussbacher Bahn	41·65	83·30	. . . . .	41·65
Mährisch-schlesische Nordbahn	137·07	278·86	. . . . .	135·79
Mährische Grenzbahn	96·08	192·16	. . . . .	96·08
Mährisch-schlesische Centralbahn	141·02	286·78	. . . . .	140·19
Montanbahn (Mährisch-Ostrau-Dombrau)	20·32	40·64	. . . . .	20·32
Oesterreichische Nordwestbahn	959·38	2.536·21	2·24	721·93
Oesterreichische Staatseisenbahn	731·61	2.293·88	. . . . .	90·08
Oesterreichische Südbahn	1.524·86	3.171·64	421·85	657·69
Ostrau-Friedländer Bahn	33·19	66·38	. . . . .	33·19
Pilsen-Priesener Bahn	145·92	364·11	. . . . .	96·53
Prag-Duxer Bahn	145·00	368·39	4·38	91·42
Rechte Oder-Ufer Bahn	4·55	4·55	4·55	. . . . .
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	234·75	597·38	. . . . .	193·18
Turnau-Kraluper Bahn	123·43	312·38	. . . . .	76·79
Ungarische Westbahn	67·64	67·64	67·64	. . . . .
Vorarlberger Bahn	87·47	180·67	0·25	84·60
Bayerische Staatsbahn	32·58	60·13	5·02	27·56
Sächsische Staatsbahn	41·69	81·04	10·07	23·89
Im Ganzen	9.944·11	23.122·82	1.092·65	5.627·77

aller zur Aufnahme der Depeschen benützten Eisenbahntelegraphen-Leitungen in folgender

mit					Benennung der Bahnen
3	4	5	6	mehr	
(Kilometer)					
26·05	10·61	.....	.....	.....	Aussig-Teplitzer Bahn.
62·24	13·79	3·19	.....	.....	Böhmische Nordbahn.
43·85	10·35	1·68	.....	.....	Böhmische Westbahn.
1·59	.....	11·59	1·21	.....	Brünn-Rossitzer Bahn.
116·53	46·94	.....	.....	1·48	Buschtěhrader Bahn.
.....	0·22	0·56	.....	.....	Dniester Bahn.
9·88	9·82	.....	.....	.....	Dux-Bodenbacher Bahn.
.....	0·47	.....	.....	.....	Erste ungarisch-galizische Bahn.
.....	.....	.....	.....	.....	Erzherzog Albrecht Bahn.
347·87	.....	1·94	.....	1·15	Galizische Karl-Ludwig Bahn.
.....	.....	.....	.....	.....	Gratz-Köflacher, Lieboch-Wieser Bahn.
.....	.....	.....	.....	.....	Hohenstadt-Zöptauer Bahn.
507·89	5·57	3·34	3·77	0·14	Kaiser Ferdinand Nordbahn.
51·96	44·10	0·49	.....	5·22	Kaiser Franz-Joseph Bahn.
325·06	1·92	2·64	1·27	.....	Kaiserin Elisabeth Bahn.
.....	.....	.....	.....	.....	Kaschau-Oderberger Bahn.
19·31	6·56	.....	.....	.....	Kronprinz Rudolph Bahn.
0·12	.....	.....	.....	.....	Lemberg-Czernowitzer Bahn.
.....	.....	.....	.....	.....	Lundenburg-Grussbacher Bahn.
.....	0·03	0·79	.....	0·46	Mährisch-schlesische Nordbahn.
.....	.....	.....	.....	.....	Mährische Grenzbahn.
.....	.....	.....	0·12	0·71	Mährisch-schlesische Centralbahn.
.....	.....	.....	.....	.....	Montanbahn (Mährisch-Ostrau-Dombrau).
56·63	2·33	161·42	11·41	3·42	Oesterreichische Nordwestbahn.
549·69	36·74	42·84	1·67	10·59	Oesterreichische Staatseisenbahn.
372·38	55·44	12·80	3·08	1·62	Oesterreichische Südbahn.
.....	.....	.....	.....	.....	Ostrau-Friedländer Bahn.
28·72	20·12	.....	.....	0·55	Pilsen-Priesener Bahn.
18·42	30·09	.....	.....	0·69	Prag-Duxer Bahn.
.....	.....	.....	.....	.....	Rechte Oder-Ufer Bahn.
.....	.....	40·94	.....	0·63	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
30·89	14·67	.....	0·62	0·46	Turnau-Kraluper Bahn.
.....	.....	.....	.....	.....	Ungarische Westbahn.
1·07	1·41	.....	.....	0·14	Vorarlberger Bahn.
.....	.....	.....	.....	.....	Bayerische Staatsbahn.
7·73	.....	.....	.....	.....	Sächsische Staatsbahn.
2.577·88	311·18	284·22	23·15	27·26	

Digitized by Google

Nach der im vorausgegangenen Tableau zusammengestellten Uebersicht der Linien- und Draht-Kilometer entfallen auf 1 Kilometer Linien von den

	Staats- Drähten Kilometer	Eisenbahn- Drähten Kilometer
in Oesterreich unter der Enns	4·68	2·62
„ Oesterreich ob der Enns	2·69	2·28
„ Salzburg	3·39	2·58
„ Steiermark	3·39	1·36
„ Kärnten	2·78	1·08
„ Krain	3·04	2·78
im Küstenlande, österreichisch-illyr.	2·59	2·71
in Tirol und Vorarlberg	3·39	2·15
„ Böhmen	2·46	2·58
„ Mähren	3·22	2·47
„ Schlesien	2·15	2·30
„ Galizien	2·12	2·31
„ der Bukowina	1·95	2·00
„ Dalmatien	1·67	—

Auf 1 Kilometer Staatslinie kommen daher im Allgemeinen 2·75 Kilometer der Drähte.

Das Verhältniss zwischen Linien- und Drahtlänge des Staats-, Eisenbahn- und Privat-Telegraphen stellt sich

in Oesterreich unter der Enns	auf	1 : 3·63
„ Oesterreich ob der Enns	„	1 : 2·55
„ Salzburg	„	1 : 3·03
„ Steiermark	„	1 : 2·61
„ Kärnten	„	1 : 2·09
„ Krain	„	1 : 2·97
im Küstenlande, österreichisch-illyr.	„	1 : 2·61
in Tirol und Vorarlberg	„	1 : 3·30
„ Böhmen	„	1 : 2·42
„ Mähren	„	1 : 2·98
„ Schlesien	„	1 : 2·20
„ Galizien	„	1 : 2·16
„ der Bukowina	„	1 : 1·96

Mit Bezug auf die Ausdehnung des Staats-Telegraphennetzes entfallen Ende 1874 auf 100 Quadrat-Kilometer der einzelnen Länder

	Linien Kilometer	Drähte Kilometer
Oesterreich unter der Enns	8·38	39·28
Oesterreich ob der Enns	8·18	24·05
Salzburg	6·07	20·61
Steiermark	6·96	23.59
Kärnten	5·11	14.19
Krain	7·00	21·39

Digitized by Google

	Linien	Drähte
	Kilometer	
Küstenland, österreichisch-illyrisch	10·26	26·62
Tirol und Vorarlberg	4·49	15·23
Böhmen	9.92	24·42
Mähren	8·18	26·41
Schlesien	12·30	26·46
Galizien	4·94	10·45
Bukowina	5·29	10·32
Dalmatien	10·59	17·17
im Ganzen	7·13	19·60

Rechnet man den Eisenbahn- und Privat-Telegraphen dazu, so ändern sich obige Verhältnisszahlen, wie folgt:

	Linien	Drähte
	Kilometer	
Oesterreich unter der Enns	15·68	56·96
Oesterreich ob der Enns	12·11	31·03
Salzburg	6·99	22·99
Steiermark	10·97	29·05
Kärnten	8·57	17·93
Krain	9·56	28·44
Küstenland, österreichisch-illyrisch	11·89	35·56
Tirol und Vorarlberg	6·32	19·19
Böhmen	16·43	41·23
Mähren	12·45	36·96
Schlesien	18·33	40·37
Galizien	6·72	14·55
Bukowina	6·41	12·56
Dalmatien	10·59	17·17
im Ganzen	10·56	27·56

Von der Gesammt-Drahtlänge des Staats-Telegraphen kommen

51·01	Procent	auf	5	Millimeter	starken	Eisendraht
22·04	„	„	4½	„	„	„
26·03	„	„	3	„	„	„
0·19	„	„	2½	„	„	„
0·03	„	„	2	„	„	„
0·08	„	„	Kupferdraht			
0·15	„	„	Stahldraht			
0·16	„	„	Land- und			
0·31	„	„	See-Kabel.			

Diese Beschaffenheit der Drähte des Telegraphen-Netzes zeigt sich in den einzelnen Directions-Bezirken folgendermassen:

Digitized by Google

Drahtgattung	Directionsbezirk: Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns und Salzburg	Steiermark und Kärnten	Krain und österr.-illyr. Küstenland	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren und Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	Zusammen
	Kilometer										
Länge der Linien	1.664·16	1.365·36	2.087·45	1.521·30	1.337·98	5.094·01	2.545·60	3.879·98	552·85	1.355·99	21.404·68
Draht: 5 Millim.	4.058·80	2.048·76	4.110.82	1.897·56	2.016·21	6.449·37	4.217·60	4.337·34	446·00	450·53	30.032·99
Draht: 4 1/2 Millim.	561.29	799·10	1.081·46	1.934·36	1.320·46	1.321·13	207·82	3.559·69	528·80	1.661·99	12.976·05
Draht: 3 Millim.	3.161·03	1.086·93	1.424·36	313·86	1.180·76	4.824·44	2.914.95	304·71	104·57	9·20	15.324·81
Draht: 2 1/2 Millim.	112·86	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	112·86
Draht: 2 Millim.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	17 14	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	17·14
Kupfer-Draht	. . . .	. . . .	. . . .	42·51	. . . .	. . . .	. . . .	1·43	. . . .	. . . .	43·94
Stahl-Draht	. . . .	. . . .	. . . .	87·55	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	87·55
Land-Kabel	68·56	. . . .	. . . .	. . . .	23·72	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	92·28
See-Kabel	. . . .	. . . .	. . . .	41·33	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	142·65	183.98
Im Ganzen	7.962·54	3.934·79	6.616·64	4.317·17	4.558·29	12.594·94	7.340·37	8.203.17	1.079·37	2.264·30	58.871·58

2. Telegraphen-Stationen.

a) Staats-Telegraphen-Stationen.

Im Jahre 1874 wurden folgende 103 Staats-Stationen für den Verkehr in den einzelnen Ländern eröffnet:

In Oesterreich unter der Enns [1]):

Angern PC.
Floridsdorf PC.
Laa PC.
Mistelbach PC.
Neulengbach P.
Ober-Piesting P.
Poisdorf PC.
Pyrawarth PC.
Schottwien P.
Ybbs P.
Zistersdorf PC.

In Oesterreich ob der Enns:

Aigen PC.
Enns P.
Haslach PC.
Ottensheim P.
Steyrermühl-Aichberg PC.
Weizenkirchen PC.

In Salzburg:

Lofer PC.
Mauterndorf PC.
Strobl PC.

In Steiermark:

Anger PC.
Drachenburg PC.
Fehring PC.
Frohnleiten PC.
Gleisdorf PC.
Kainberg P.
Kindberg PC.
Kirchbach PC.
Knittelfeld PC.
Krieglach PC.
Pöltschach PC.
Wildon PC.
Windisch-Landsberg PC.

[1]) Geschlossen blieben die Stationen: Wien Augarten, Hetzendorf und Payerbach.

Digitized by Google

In Kärnten:
Pontafel PC.
Prävali P.
St. Paul PC.
Villacheralpe (Dobratsch) N.
In Krain:
Gurkfeld P.
Nassenfuss PC.
Ratschach PC.
St. Bartelmae PC.
Wippach P.
Im österreich.-illyr. Küstenland:
Bescanuova PC.
Canale PC.
Flitsch PC.
Volosca N.
In Tirol und Vorarlberg:
Achenkirchen PC.
Comano B.
Fondo PC.
Hopfgarten N.
Pertisau B.
Seehof B.
Waidring PC.
Wörgl N.
In Böhmen:
Brünnlitz PC.
Chejnow PC.
Mirowitz PC.
Neustadtl bei Liebwerda PC.
Prag, Bubna B.
Prag, Hradschin P.
Prag, Wyšehrad N.
Přibislau PC.
Protiwin P.
Radonitz P.
Rosenberg P.
Rossbach N.
Schlackenwerth PC.
Schönfeld bei Schönlinde PC.
Schönpriesen N.
Tremles P.
Tschernoschin PC.
Ullitz PC.
In Mähren:
Austerlitz P.
Branowitz PC.
Gewitsch N.
Hof P.
Konitz PC.
Lösch PC.
Napagedl PC
Tlumatschau PC.
In Schlesien:
Ernsdorf P.
Friedeberg P.
Schönbrunn PC.
Setzdorf PC.
In Galizien:
Bełz PC.
Borysław PC.
Chorostków PC.
Chrzanów PC.
Chyrów N.
Dubiecko PC.
Grzymałów PC.
Halicz PC.
Kenty PC.
Muszyna B.
Myślenice P.
Radziechów P.
Skałat P.
Turka PC.
Wieliczka PC.
In der Bukowina:
Czudin PC.
In Dalmatien:
Grohote PC.
Postire PC.
Stretto PC.

Mit Schluss des Jahres 1874 zählte daher der österreichische Staats-Telegraph 899 Stationen, und es entfiel im Ganzen 1 Station auf 333·91 Quadrat- Kilometer Flächenraum, auf 23·81 Kilometer Linien, auf 65·48 Kilometer Drähte und auf 22.690 Bewohner.

Die Staatstelegraphen-Stationen unterschieden sich nach ihrer Kategorie in

28 Haupt-Stationen (H),
149 Beamten-Stationen (B),
303 selbständige Nebenstationen (N),
353 mit der Post combinirte Nebenstationen (PC),
64 mit Privat-Personen besetzte Nebenstationen (P),
2 Semaphoren-Stationen (S).

Sämmtliche Staats-Stationen vertheilen sich auf die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder in folgender Weise:

I. Im Verhältnisse zur Ausdehnung des Telegraphen-Netzes.

Länder	Auf eine Station entfallen			
	Quadrat-Kilometer	Kilometer Staats- Linien	Kilometer Staats- Drähte	Bewohner
Oesterreich unter der Enns	267.89	22.48	105.21	26.890
Oesterreich ob der Enns	230.70	18.88	50.92	14.160
Salzburg	477.71	29·03	98·50	10.210
Steiermark	356·41	24·82	84·07	18.060
Kärnten	648·33	33·11	92·02	21.110
Krain	416·18	25·90	78·79	19.430
Küstenland, österreichisch-illyr.	234·95	24·11	62·54	17.660
Tirol und Vorarlberg	533·21	23·96	81·21	16.110
Böhmen	209·49	20·76	51·16	20.730
Mähren	233·99	19·15	61·80	21.230
Schlesien	155·99	19·18	41·29	15.560
Galizien	648·73	32·06	67·79	45.000
Bukowina	550·05	29·09	56·81	27.020
Dalmatien	255·85	27·12	45·29	9.139

II. Nach den Kategorien.

Länder	Kategorien						Summe
	Haupt-	Beamten-	Selbständige Neben-	Mit der Post combinirte Neben-	Mit Privaten besetzte Neben-	Semaphoren-	
	Stationen						
Oesterreich unter der Enns	1	12	26	28	7	....	74
Oesterreich ob der Enns	1	6	12	31	2	....	52
Salzburg	1	1	7	6	....	....	15
Steiermark	2	11	22	22	6	....	63
Kärnten	1	1	9	3	2	....	16
Krain	1	2	4	11	6	....	24
Küstenland, österr.-illyr.	1	4	13	11	4	1	34
Tirol und Vorarlberg	3	11	27	12	2	....	55
Böhmen	8	39	83	97	21	....	248
Mähren	2	11	27	52	3	....	95
Schlesien	....	7	10	14	2	....	33
Galizien	3	29	38	42	9	....	121
Bukowina	1	4	5	9	....	....	19
Dalmatien	3	11	20	15	....	1	50

Digitized by Google

III. Nach Dienstes-Classen.

Classe	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	Summe
	Stationen														
Tag- und Nachtdienst	3	1	1	2	1	1	3	4	12	3	1	6	1	4	43
Bis Mitternacht verlängert. Tagdienst	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	2	.	.	4
Voller Tagdienst.	18	4	.	5	.	1	3	5	24	8	6	15	2	6	97
„ „ während d. Badezeit	.	1	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	3
Beschränkter Tagdienst	48	45	13	50	13	21	28	42	205	84	24	92	16	40	721
„ „ während der Badezeit	.	.	.	3	1	1	.	3	1	.	2	5	.	.	16
Im Winter beschränkter, im Sommer voller Tagdienst	1	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
Im Winter bis Mitternacht, im Sommer permanenter Dienst	.	.	.		.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1
Im Winter voller Tagdienst, im Sommer Nachtdienst	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Im Winter voller Tagdienst, im Sommer Dienst bis Mitternacht	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	3
Beschränkter Dienst während der Marktzeit.	.	.		.	.	.	.	.	.	.		1	.	.	1
Tag- und Nachtdienst für den a. h. Hof	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.			.	1
Während des Hoflagers permanenter Dienst, sonst voller Tagdienst . . .	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Während des Hoflagers permanenter Dienst	2	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	3
Summe .	74	52	15	63	16	24	34	55	248	95	33	121	19	50	899

b) Eisenbahn-Telegraphen-Stationen.

Auf Grund besonderer, zwischen der Staats-Telegraphen-Verwaltung und den Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossener Verträge gibt es in allen im Reichsrathe vertretenen Ländern (mit Ausnahme von Dalmatien, wo noch keine Eisenbahnen im Betriebe sind) 1.074 zur Beförderung der telegraphischen Staats- und Privat-Correspondenz ermächtigte Eisenbahn-Stationen, und zwar:

in Oesterreich unter der Enns	138
„ Oesterreich ob der Enns	51
„ Salzburg	7
„ Steiermark	111
„ Kärnten	43
„ Krain	27
im Küstenlande, österreichisch-illyr.	14

Digitized by Google

in Tirol und Vorarlberg	65
„ Böhmen	404
„ Mähren	85
„ Schlesien	25
„ Galizien	95
„ der Bukowina	9

Von den einzelnen Bahnen besitzen die Südbahn 188, die österreichische Nordwest-Bahn 107, die österreichische Staatseisenbahn 86, die Kronprinz Rudolf Bahn 80, die Kaiserin Elisabeth Bahn 79, die Kaiser Franz-Josephs Bahn 76, die Buschtěhrader Bahn 57, die Kaiser Ferdinands Nordbahn 48, die galizische Karl-Ludwig-Bahn 42, die böhmische Nord-Bahn 30, die Lemberg-Czernowitzer Bahn und die süddnorddeutsche Verbindungsbahn je 25, die Pilsen-Priesener Bahn 23, die böhmische Westbahn und die Prag-Duxer Bahn je 20, die Aussig-Teplitzer Bahn und die Dux-Bodenbacher Bahn je 19, die Gratz-Köflacher, Lieboch-Wieser Bahn und die mährisch-schlesische Centralbahn je 17, die Turnau-Kraluper und die Vorarlberger Bahn je 16, die erste ungarisch-galizische Bahn 14, die mährisch-schlesische Nord-Bahn 12, die Dniester Bahn 10, die ungarische Westbahn 7, die Erzherzog Albrecht Bahn und die Kaschau-Oderberger Bahn je 6, die Brünn-Rossitzer und die Lundenburg-Grussbacher Bahn je 3, die Ostrau-Friedländer Bahn 2 und die bayerische Staatsbahn 1 zur Privat-Correspondenz ermächtigte Eisenbahnbetriebs-Telegraphen-Stationen.

Wenn nun zu den Staats-Stationen auch die eben erwähnten Eisenbahn-Stationen gerechnet werden, so entfielen auf eine Telegraphen-Station

	Quadrat-Kilometer Areale	Bewohner
in Oesterreich unter der Enns	93·51	9·390
„ Oesterreich ob der Enns	116·47	7.150
„ Salzburg	325·71	6·960
„ Steiermark	129.04	6·540
„ Kärnten	175·82	5·720
„ Krain	195·85	9.140
im Küstenlande, österreichisch-illyr.	166·43	12.510
in Tirol und Vorarlberg	244·40	7.380
„ Böhmen	79·68	7.880
„ Mähren	123·49	11.210
„ Schlesien	88·75	8.850
„ Galizien	363·41	25.210
„ der Bukowina	373·25	18.330
im Ganzen	152·66	10.340

Im Allgemeinen erhöhte sich daher die Zahl aller Telegraphen-Stationen mit den 94 Stationen des Privattelegraphen in Wien und Umgebung auf 2.067, und hatte im Vergleiche zum Vorjahre, wo sich selbe mit 1.874 bezifferte, um 10·29 Procent zugenommen.

Digitized by Google

Telegraphen-Betrieb.

1. Telegraphen-Personale.

Das manipulirende Telegraphen-Personale (Officiale, Assistenten, Eleven, Candidaten, Telegraphistinen) aller Haupt- und Beamtenstationen bei dem Staats-Telegraphen der einzelnen Königreiche und Länder hat sich im Jahre 1874 in folgender Weise vertheilt:

Zahl der Manipulanten	Stationen in den Ländern														Zusammen
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (öst.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	
1	1	1	1	7	. .	. .	. .	4	9	2	. .	11	2	5	43
2	7	3	. .	1	. .	2	2	3	15	4	3	5	2	4	51
3	1	1	. .	1	. .	. .	. .	3	7	2	2	6	. .	1	24
4	1	1	. .	1	. .	. .	1	. .	3	1	1	4	. .	1	14
5	. .	. .	. .	1	1	. .	1	1	3	. .	. .	. .	. .	. .	7
6—7	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	2	2	1	1	. .	. .	9
8—10	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	2	. .	1	5
11—15	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	2	. .	. .	1	. .	2	6
16—20	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	2	. .	. .	. .	. .	. .	2
21—30	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	2	1	1	. .	. .	1	. .	6
31—40	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	1	. .	. .	. .	. .	. .	2
41—50	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1
51—60	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	1	. .	. .	3
61—80	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	1
81—100	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1
101—200	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	1
201—300	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1
Summe .	13	7	2	13	2	3	5	14	47	13	7	32	5	14	177

Die Centralleitung zählt im Ganzen 93 Personen, und zwar:

1. In der Telegraphen-Section des k. k. Handels-Ministeriums: 1 Sectionschef (General-Director für Post und Telegraphen), 1 Ministerialrath, 2 Sectionsräthe, 5 Ministerial-Secretäre, 3 Ministerial-Vice-Secretäre, 3 Ministerial-Concipisten, 3 Telegraphen-Inspectoren, 1 Verwalter, 1 Controlor des Central-Depôts, ferner 1 Telegraphen-Directions-Secretär, 1 Telegraphen-Commissär, 24 Officiale, 5 Assistenten aus dem Stande der Telegraphen-Directionen.

Digitized by Google

2. **Im Telegraphen-Fach-Rechnungs-Departement:** 1 Rechnungs-Director (Ober-Postrath), 1 Ober-Rechnungsrath, 4 Rechnungsräthe, 9 Rechnungs-Revidenten, 8 Rechnungs-Officiale, 13 Rechnungs-Assistenten, 3 Rechnungs-Praktikanten und 3 Aspiranten.

Das bei den 10 Telegraphen-Directionen in Verwendung stehende Personale bestand am Schlusse des Jahres 1874 aus 2 Ober-Directoren, 8 Directoren, 4 Inspectoren, 17 Secretären, 8 Commissären, 41 Linien-Revisoren, 11 Ober-Amtsverwaltern, 15 Amtsverwaltern, 12 Ober-Amtscontroloren, 53 Amtscontroloren, 523 Officialen, 611 Assistenten, 109 Eleven, 23 Candidaten, 293 Telegraphistinen, 49 Amtsdienern, 9 Aushilfsdienern, 54 Amtsboten, 10 Amtsboten-Aushelfern, 549 Telegraphen-Aufsehern, 94 Aufsehers-Aushelfern, 217 Depeschen-Austrägern, 33 Diurnisten, 338 Postmeistern, 64 Privatpersonen und 3 Marine-und Sanitätsbediensteten — im Ganzen aus 3.150 Individuen, und hat somit gegen das Vorjahr (3.063 Individuen) um 2·8 Procent zugenommen.

Auf die einzelnen Länder vertheilt sich dieses Personale, wie folgt:

a) Personale der Directionen.

Personale	Bei der Direction für										Summe
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns und Salzburg	Steiermark und Kärnten	Krain u. das Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren und Schlesien	Galizien	die Bukowina	Dalmatien	
Ober-Directoren	1	..	..	..	..	1	..	..	..	..	2
Directoren	..	1	1	1	1	..	1	1	1	1	8
Inspectoren	1	..	..	..	..	1	..	..	..	..	2
Secretäre	2	2	2	3	2	1	1	2	1	1	17
Commissäre	1	..	1	..	..	2	2	1	..	1	8
Controlore	3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3
Officiale	4	4	3	3	3	2	1	3	3	3	29
Assistenten	5	..	1	..	1	3	4	3	..	1	18
Amtsdiener	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Aushilfsdiener	1	1	..	..	1	..	1	1	..	..	5
Amtsboten-Aushelfer	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	1
Diurnisten	..	2	2	2	2	4	2	3	1	..	18
Zusammen	21	11	11	10	11	16	13	15	7	8	123

Digitized by Google

b) Personale der Stationen.

Personale	Bei den Stationen in Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	dem Küstenlande (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	der Bukowina	Dalmatien	Summe
Inspectoren	1	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	2
Oberamts-Verwalter	.	1	1	1	.	.	1	2	1	1	.	2	1	.	11
Oberamts-Controlore	6	.	.	1	.	.	1	.	1	1	.	2	.	.	12
Verwalter	1	.	.	1	1	.	1	1	5	1	.	1	.	3	15
Controlore	11	3	2	2	.	1	5	4	11	3	.	6	1	1	50
Officiale	157	19	10	26	5	5	36	29	87	35	10	46	13	15	493
Assistenten	90	15	11	25	8	6	42	48	152	38	11	95	17	34	592
Eleven	3	7	4	8	1	.	9	7	43	2	2	13	4	6	109
Candidaten	.	.	.	.	.	.	3	.	4	2	.	12	2	.	23
Telegraphistinen	89	14	.	20	4	1	18	23	60	33	.	29	.	2	293
Amtsdiener	10	1	1	2	1	1	2	3	9	2	.	2	1	2	37
Aushilfsdiener	1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	4
Amtsboten	5	1	.	1	.	2	13	3	9	5	1	4	6	4	54
Amtsboten-Aushelfer	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	.	2	.	.	9
Aufseher	25	12	7	21	8	4	13	24	71	24	10	39	5	21	284
Aufsehers-Aushelfer	.	.	.	.	.	.	.	2	1	.	.	.	.	.	3
Depeschen-Austräger	115	5	3	17	3	1	10	2	16	.	.	39	2	4	217
Diurnisten	15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15
Postmeister	14	31	6	22	3	10	11	12	97	52	14	42	9	15	338
Private	7	2	.	6	2	7	3	2	21	3	2	9	.	.	64
Marine- und Sanitäts-Bedienstete	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	1	3
Zusammen	550	111	45	154	36	38	170	162	589	209	50	344	61	109	2.628

c) Personale der Linien-Erhaltung.

Personale	Zur Linien-Erhaltung in Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	dem Küstenlande (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	der Bukowina	Dalmatien	Summe
Linien-Revisoren	4	2	1	2	1	1	2	4	8	5	.	6	1	4	41
Officiale	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1
Assistenten	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1
Aufseher	29	10	4	22	10	7	14	9	50	30	6	42	6	26	265
Aufsehers-Aushelfer	1	6	5	6	2	.	.	31	19	3	1	4	2	11	91
Zusammen	34	18	10	30	13	8	16	44	77	38	7	52	9	43	399

Digitized by Google

Im Jahre 1874 sind 18 Beamte (3 Ober-Amtsverwalter, 1 Verwalter, 2 Controlore, 7 Officiale, 3 Assistenten und 2 Eleven) gestorben, 2 Beamte (1 Official und 1 Assistent) wurden pensionirt, 1 Eleve strafweise und 1 Assistent und 1 Eleve freiwillig vom Dienste enthoben; 1 Assistent und 4 Eleven haben auf ihre Dienstposten verzichtet.

Nach dem Ausweise über das in den Staats-Stationen beschäftigte Telegraphen-Personale entfallen auf die einzelnen Länder folgende Verhältnissziffern:

Länder	auf 1 Apparat (Personen)	auf 1 Station (Personen)
Oesterreich unter der Enns	2·9	7·4
Oesterreich ob der Enns	1·2	2·2
Salzburg	1·3	3·0
Steiermark	1·5	2·4
Kärnten	1·3	2·3
Krain	1·2	1·6
Küstenland, österreichisch-illyr.	2·4	5·0
Tirol und Vorarlberg	1·3	3·0
Böhmen	1·4	2·4
Mähren	1·2	2·2
Schlesien	1·0	1·5
Galizien	1·5	2·8
Bukowina	1·6	3·2
Dalmatien	1·5	2·2
Im Ganzen	1·5	2·9

Ueber das Personale, welches den Telegraphendienst bei den vorhin erwähnten Eisenbahnen versieht, liegen keine Daten vor.

Der Personalstand des Privattelegraphen besteht aus 1 Director, 4 Beamten, 5 Telegraphistinen, 3 Leitungsaufsehern und 2 Dienern bei der Centralleitung und aus 23 männlichen und 149 weiblichen manipulirenden Individuen bei den Stationen.

2. Telegraphen-Apparate.

Am Schlusse des Jahres 1874 waren bei den Staats-Telegraphen-Stationen 1.544 Morse-, 59 Hughes- und 2 Apparate von Meyer (Wien und Prag) im Betriebe, mithin zeigte sich gegen 1873 (siehe Band VI, I. Heft, S. 20) eine Vermehrung von 149 Morse-, 9 Hughes- und 2 anderen Apparaten.

Digitized by Google

Die Stationen in den einzelnen Ländern, nach der Zahl der Apparate rangirt, sind aus folgender Tabelle ersichtlich:

Zahl der Apparate	Stationen in den Ländern														Summe
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	
1	56	46	13	57	13	21	29	45	218	84	26	99	16	41	764
2	3	.	1	2	1	2	2	3	7	4	1	6	1	4	37
3	2	2	.	2	1	.	1	2	7	1	5	8	1	2	34
4	.	2	.	1	.	.	1	1	6	1	.	1	.	.	13
5	.	1	.	.	.	.	.	.	1	2	1	2	.	1	8
6	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	1	.	1	4
7–8	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1	.	1	.	1	5
9–10	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	1	.	.	3
11–15	.	.	.	.	.	.	.	1	5	.	.	.	.	.	6
16–20	.	.	1	.	.	.	.	1	.	1	.	.	1	.	4
21–40	.	1	.	1	.	.	1	1	.	1	.	2	.	.	7
41–80	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1
120	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
ohne Apparate (Depôt-Stationen)	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12
Summe.	74	52	15	63	16	24	34	55	248	95	33	121	19	50	899

Die einzelnen Länder participiren an der Gesammtzahl der Apparate folgendermassen:

Länder	Morse-	Andere
	Apparate	
Oesterreich unter der Enns	152	36
Oesterreich ob der Enns	87	1
Salzburg	34	1
Steiermark	94	1
Kärnten	28	.
Krain	31	.
Küstenland, österreichisch-illyr.	65	5
Tirol und Vorarlberg	112	6
Böhmen	407	3
Mähren	162	2
Schlesien	48	.
Galizien	215	5
Bukowina	36	1
Dalmatien	73	.
Im Ganzen.	1.544	61

Digitized by Google

Die Telegraphen-Stationen der Eisenbahnen arbeiten im Correspondenz-Verkehre mit circa 1.430, jene des Privat-Telegraphen in Nieder-Oesterreich mit 150 Morse-Apparaten; der letztere hat:

1	Station	mit 41	Morse-Apparaten	
1	„	„ 14	„	„
3	Stationen	„ 2	„	„
89	„	„ 1	„	Apparate.

Telegraphen-Betriebs-Ergebnisse.

A. Betriebs-Ergebnisse im Allgemeinen.

1. Correspondenz-Verkehr.

a) Verkehr auf den Staatslinien.

Nach den von den einzelnen Telegraphen-Directionen eingesendeten Ausweisen über den telegraphischen Correspondenz-Verkehr des Jahres 1874 beziffert sich die Zahl der bezahlten Depeschen in folgender Weise:

a) aufgegebene Depeschen mit	3,025.038
Privat- „ „	2,969.122
Staats- „ „	55.916 *)
b) angekommene internationale Depeschen mit	554.885
Privat- „ „	551.877
Staats- „ „	3.008
c) internationale Transit-Depeschen „	205.114
im Ganzen	3,785.037

Von der Gesammtzahl der hier aufgeführten Depeschen entfallen auf die aufgegebenen Privat-Depeschen 78·4, auf die angekommenen internationalen Privat-Depeschen 14·6, auf die aufgegebenen und angekommenen internen und internationalen Staats-Depeschen 1·6 und endlich auf die internationalen Transit-Depeschen 5·4 Procent.

Es zählt der interne Verkehr 2,446.517 und der internationale Verkehr 1,338.520, somit der ganze Verkehr 3,785.037 bezahlte Depeschen.

Von den aufgegebenen Privat-Depeschen sind bestimmt:

	Für das Inland		Für das Ausland	
	Stücke	Procent	Stücke	Procent
in Oesterreich unter der Enns	617.065	70.62	256.708	29·38
„ „ ob der Enns	74.764	88.10	10.103	11·90
„ Salzburg	28.180	83.64	5.511	16.36
„ Steiermark	132.463	96.15	5.308	3.85
„ Kärnten	26.665	94.83	1.454	5.17
„ Krain	23.542	96.70	803	3.30
im Küstenlande, österr.-illyr.	147.897	63.08	86.516	36.92
in Tirol und Vorarlberg	61.591	70.61	25.630	29.39
„ Böhmen	579.742	85.09	101.545	14.91
„ Mähren	173.032	93.80	11.399	6.20

* Ausserdem 4.232 gebührenfreie Depeschen.

Digitized by Google

	Für das Inland Stücke	Inland Procent	Ausland Stücke	Ausland Procent
in Schlesien	51.879	86.43	8.148	13.57
„ Galizien	339.613	90.01	37.661	9.99
„ der Bukowina	50.813	74.19	17.681	25.81
„ Dalmatien	86.856	92.98	6.553	7.02
Summe	2,394.102	80.63	575.020	19·37

In folgender Tabelle ist das Verhältniss der aufgegebenen Privat-Depeschen zur Länge des Telegraphen-Netzes, sowie zur Bevölkerung der einzelnen Königreiche und Länder im Jahre 1874 dargestellt.

Länder	Bevölkerung nach der Zählung vom 31. December 1869	Anzahl der aufgegebenen Privat-Depeschen	Auf einen Kilometer Staats-Linie	Auf einen Kilometer Staats-Leitung	Auf 1000 Bewohner
			entfielen aufgegebene Privat-Depeschen		
Oesterreich unter der Enns	1,990.708	873.773	525	112	439
Oesterreich ob der Enns	736.557	84.867	86	32	115
Salzburg	153.159	33.691	77	23	219
Steiermark	1,137.990	137.771	88	25	121
Kärnten	337.694	28.119	53	19	83
Krain	466.394	24.345	34	11	52
Küstenland, österreichisch-illyr.	600.525	234.413	285	110	390
Tirol und Vorarlberg	885.789	87.221	66	19	98
Böhmen	5,140.544	681.287	132	54	133
Mähren	2,017.274	184.431	101	31	91
Schlesien	513.352	60.027	94	44	117
Galizien	5,444.689	377.274	97	46	69
Bukowina	513.404	68.494	124	63	133
Dalmatien	456.961	93.409	69	41	204
Im Ganzen	20,394.980	2,969.122	138	50	145

Mit Rücksicht auf die Gesammtzahl der verarbeiteten Depeschen, nämlich der aufgegebenen, angekommenen und übertelegraphirten Depeschen sowohl im internen, als internationalen Verkehre betragen:

Digitized by Google

	Stück
a) die aufgegebenen Depeschen	3,101.711
Staats- „	60.148
Privat- „	2,969.122
Dienst- „	72.441
b) die angekommenen Depeschen	3,400.980
Staats- „	54.923
Privat- „	3,009.474
Dienst- „	336.583
c) die Transit-Depeschen *)	7,289.866
interne Depeschen	6,879.638
internationale Depeschen	410.228

Im Ganzen sind auf den österreichischen Telegraphen-Stationen im Jahre 1874 13,792.557, im Vorjahre 1873 15,636.777 Stück Depeschen, somit um 11·8 Procent weniger bearbeitet worden als in dem Weltausstellungsjahre 1873.

Durchschnittlich kommen 1874 auf eine Station zur Bearbeitung:

	Stück
aufgegebene Depeschen	3.450
angekommene „	3.783
Transit- „	8.109
zusammen	15.342

Von sämmtlichen behandelten Depeschen betragen

	Procent
die aufgegebenen	22·5
„ angekommenen	24·7
„ Transit-Depeschen *)	52·8

und zwar:

a) von den aufgegebenen

die Staats-Depeschen	2·0
„ Privat- „	95·7
„ Dienst- „	2·3

b) von den angekommenen

die Staats-Depeschen	1·6
„ Privat- „	88·5
„ Dienst- „	9·9

c) von den Transit-Depeschen

die internen	94·4
„ internationalen	5·6

Wenn wir den Verkehr der verarbeiteten Depeschen auf die einzelnen Länder vertheilen, so ergibt sich folgende Tabelle:

---

*) Hiebei ist die Behandlung der sämmtlichen Transit-Depeschen als doppelte Arbeitsleistung angenommen und daher diese Depeschenzahl doppelt gerechnet worden.

Digitized by Google

Länder	Aufgegebene				Angekommene				Aufgegebene und angekommene	Uebertelegraphirte (doppelt)
	Staats-	Privat-	Dienst-	Sämmtliche	Staats-	Privat-	Dienst-	Sämmtliche		
	Depeschen									
Oesterreich unter d. Enns	10.718	873.773	11.116	895.607	11.643	860.158	35.641	907.442	1,803.049	1.451.785
Oesterreich ob der Enns .	2.110	84.867	3.130	90.107	1.595	86.193	20.652	108.410	198.547	255.400
Salzburg . .	664	33.691	1.031	35.386	819	32.663	5.100	38.582	73.968	155.354
Steiermark .	2.066	137.771	6.619	146.456	1.634	143.969	27.045	172.648	319.104	260.976
Kärnten . .	239	28.119	1.622	29.980	392	27.988	6.706	35.086	65.066	79.804
Krain . . .	677	24.345	1.306	26.328	695	24.674	4.731	30.100	56.428	35.552
Küstenland, österr.-illyr. .	4.517	234.413	9.128	248.058	2.791	243.132	15.246	261.169	509.227	340.848
Tirol u. Vorarlberg . .	1.759	87.221	3.731	92.711	2.359	89.291	27.389	119.039	211.750	663.443
Böhmen . .	21.959	681.287	14.134	717.380	18.162	701.308	90.062	809.532	1,526.912	1,732.072
Mähren . .	2.629	184.431	4.001	191.061	2.173	198.582	23.760	224.515	415.576	508.378
Schlesien .	196	60.027	740	[illegible]	[illegible]	58.987	8.790	68.113	129.076	72.250
Galizien . .	4.326	377.274	10.086	391.686	4.309	383.529	44.123	431.961	823.647	1,289.388
Bukowina .	744	68.494	1.148	70.386	1.033	70.653	9.498	81.184	151.570	227.940
Dalmatien .	7.544	93.409	4.649	105.602	6.982	88.347	17.840	113.169	218.771	236.676
Im Ganzen .	60.148	2,969.122	72.441	3,101.711	54.923	3,009.474	336.583	3,400.980	6,502.691	7,289.866

Die bedeutende Differenz bei Vergleichung der Zahl der aufgegebenen mit der Zahl der angekommenen Depeschen erklärt sich aus dem Umstande, dass der inländische Verkehr von und nach Ungarn als interner betrachtet wird, und von den internen Dienstdepeschen die Cours-, Getreide-, meteorologischen etc. Depeschen bei der Aufgabe in Wien als eine einzige Depesche, bei der Ankunft in den verschiedenen Stationen aber einzeln eingetragen werden.

In den nachstehenden Tabellen rangiren sich die Telegraphen-Stationen:

A. nach der Zahl der aufgegebenen internen Privat-Depeschen,

B. nach der Zahl der angekommenen internen Privat-Depeschen,

C. nach der Zahl der für das Ausland aufgegebenen Privat-Depeschen,

D. nach der Zahl der aus dem Auslande angekommenen Privat-Depeschen, und endlich

E. nach der Zahl der aufgegebenen und angekommenen Depeschen überhaupt.

Digitized by Google

Tabelle A.

Depeschen	Telegraphen-Stationen nach der Zahl der aufgegebenen internen Privat-Depeschen														
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	Summe
unter 500 Stück	17	24	7	20	9	15	15	28	47	28	11	20	5	14	260
bis 1.000 „	18	17	.	23	3	7	8	16	72	31	12	32	4	14	257
„ 2.000 „	10	6	6	10	2	1	6	5	67	21	4	36	5	15	194
„ 3.000 „	8	.	1	4	.	.	1	2	30	5	3	13	2	2	71
„ 4.000 „	2	.	.	1	.	.	1	.	8	3	.	4	2	.	21
„ 5.000 „	2	1	.	1	.	.	.	1	3	2	.	1	.	1	12
„ 6.000 „	2	1	.	2	.	.	.	.	5	1	.	3	.	.	14
„ 8.000 „	1	1	.	.	1	.	.	2	7	1	1	4	.	1	19
„ 10.000 „	2	1	.	1	.	.	.	.	2	1	.	1	.	1	9
„ 15.000 „	1	.	1	.	.	1	2	1	3	.	2	5	.	2	18
„ 20.000 „	2	.	.	.	1	.	.	.	2	1	.	.	.	.	6
„ 30.000 „	3	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	1	.	7
„ 60.000 „	1	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	3
„ 80.000 „	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1
„ 200.000 „	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.	2
„ 350.000 „	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Nur Staats-Depeschen befördern	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
Summe . .	74	52	15	63	16	24	34	55	248	95	33	121	19	50	899

Digitized by Google

Tabelle B.

Depeschen	Telegraphenstationen nach der Zahl der angekommenen internen Privat-Depeschen														
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	Summe
unter 500 Stück	36	26	7	21	9	17	15	31	47	30	11	23	6	15	294
bis 1.000 „	17	17	6	23	3	5	9	11	78	26	13	29	3	16	256
„ 2.000 „	9	4	1	10	2	1	5	7	60	21	4	36	3	13	176
„ 3.000 „	6	.	.	4	.	.	1	2	31	8	2	12	4	1	71
„ 4.000 „	.	.	.	1	.	.	1	.	8	2	.	5	2	1	20
„ 5.000 „	1	.	.	.	.	.	.	1	4	4	.	2	.	.	12
„ 6.000 „	1	2	.	2	1	.	.	.	7	.	.	2	.	1	16
„ 8.000 „	2	2	.	.	.	.	.	1	4	1	1	5	.	1	17
„ 10.000 „	1	.	.	1	.	.	1	1	3	1	.	4	.	.	12
„ 15.000 „	.	.	1	.	1	1	1	1	2	.	2	2	.	2	13
„ 20.000 „	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	2
„ 30.000 „	.	1	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	1	.	4
„ 60.000 „	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1
„ 80.000 „	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	2
„ 200.000 „	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.	2
„ 360.000 „	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Summe .	74	52	15	63	16	24	34	55	248	95	33	121	19	50	899

Digitized by Google

Tabelle C.

Depeschen	Telegraphenstationen nach der Zahl der für das Ausland aufgegebenen Privat-Depeschen														
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	Summe
unter 100 Stück	47	41	9	57	14	23	22	23	151	79	18	88	7	40	619
bis 500 „	8	7	4	5	1	1	8	22	70	13	10	20	7	6	182
„ 1.000 „	4	1	1	.	1	.	2	3	12	1	3	8	2	3	41
„ 2.000 „	3	2	.	.	.	.	1	2	5	1	1	1	1	1	18
„ 3.000 „	.	1	.	.	.	.	.	3	5	.	1	1	.	.	11
„ 4.000 „	.	.	1	1	.	.	.	2	.	.	.	.	1	.	5
„ 5.000 „	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1	.	.	.	.	3
„ 6.000 „	2	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	4
„ 8.000 „	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	2
„ 10.000 „	1	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	1	.	4
„ 15.000 „	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
„ 30.000 „	1	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	2
„ 100.000 „	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1
„ 175.000 „	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Nur Staats-Depeschen befördern	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
Summe . .	74	52	15	63	16	24	34	55	248	95	33	121	19	50	899

Digitized by Google

Tabelle D.

Depeschen	Telegraphenstationen nach der Zahl der aus dem Auslande angekommenen Privat-Depeschen														
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	Summe
unter 100 Stück	63	40	12	57	14	23	22	20	154	79	18	79	6	37	624
bis 500 „	8	8	1	5	1	1	9	24	64	13	12	28	8	8	190
„ 1.000 „	2	1	1	.	1	.	.	3	15	1	1	7	2	4	38
„ 2.000 „	.	2	.	.	.	.	2	2	6	1	1	3	.	.	17
„ 3.000 „	.	1	.	.	.	.	.	4	3	.	1	1	1	1	12
„ 4.000 „	.	.	1	1	.	.	.	1	1	.	.	.	1	.	5
„ 5.000 „	.	.	.	.	.	.	.	1	1	1	.	.	.	.	3
„ 6.000 „	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	2	.	.	4
„ 8.000 „	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1
„ 10.000 „	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1
„ 15.000 „	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1
„ 30.000 „	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1
„ 80.000 „	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1
„ 230.000 „	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Summe	74	52	15	63	16	24	34	55	248	95	33	121	19	50	899

Digitized by Google

Tabelle E.

Depeschen	Telegraphenstationen nach der Zahl der behandelten Depeschen														
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	Summe
unter 1.000 Stück	14	11	5	14	4	12	10	15	19	19	9	11	1	7	151
bis 2.000 „	16	20	2	19	5	8	9	13	63	33	10	24	4	15	241
„ 3.000 „	12	11	1	11	2	.	6	11	57	14	5	29	4	11	174
„ 4.000 „	5	2	2	7	2	1	3	4	24	8	2	17	2	1	80
„ 5.000 „	3	2	3	2	.	2	.	2	17	4	.	5	2	6	48
„ 6.000 „	5	.	.	1	.	.	1	1	9	5	.	6	.	3	31
„ 8.000 „	5	.	.	1	1	.	.	1	19	4	.	5	3	1	40
„ 10.000 „	1	.	1	2	.	.	.	.	5	.	1	4	.	.	14
„ 15.000 „	1	1	.	.	.	.	2	3	5	.	2	4	1	1	20
„ 20.000 „	3	.	.	1	.	.	.	.	6	1	.	3	1	.	15
„ 30.000 „	2	3	.	2	.	.	2	1	7	2	3	8	.	2	27
„ 40.000 „	4	1	.	1	1	.	.	.	5	.	.	3	.	.	15
„ 50.000 „	.	.	.	.	.	.	.	1	2	2	.	1	.	.	6
„ 80.000 „	2	.	.	1	.	1	.	.	2	1	1	2	.	1	11
„ 100.000 „	.	.	.	.	1	.	.	.	3	.	.	2	.	.	6
„ 200.000 „	.	.	1	.	.	.	.	2	3	.	.	.	.	2	8
„ 300.000 „	.	1	.	1	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	4
„ 600.000 „	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	1	1	.	4
„ 800.000 „	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	2
„ 1,000.000 „	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1
„ 2,715.000 „	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Summe . .	74	52	15	63	16	24	34	55	248	95	33	121	19	50	899

Digitized by Google

Es entfallen daher von 100 Staats-Stationen

a) im internen Verkehre

auf 29	unter	500	Stück	aufgegebene	Depeschen	
„ 29	500—	1.000	„	„	„	
„ 22	1.000—	2.000	„	„	„	
„ 11	2.000—	5.000	„	„	„	
„ 5	5.000—	10.000	„	„	„	
„ 4	über	10.000	„	„	„	

ferner

auf 33	unter	500	Stück	angekommene	Depeschen
„ 28	500—	1.000	„	„	„
„ 20	1.000—	2.000	„	„	„
„ 11	2.000—	5.000	„	„	„
„ 5	5.000—	10.000	„	„	„
„ 3	über	10.000	„	„	„

b) im internationalen Verkehre

auf 69	unter	100	Stück	aufgegebene	Depeschen
„ 20	100—	500	„	„	„
„ 5	500—	1.000	„	„	„
„ 3	1.000—	3.000	„	„	„
„ 3	über	3.000	„	„	„

ferner

auf 70	unter	100	Stück	angekommene	Depeschen
„ 21	100—	500	„	„	„
„ 4	500—	1.000	„	„	„
„ 3	1000—	3.000	„	„	„
„ 2	über	3.000	„	„	„

c) im Allgemeinen

auf 17	unter	1.000	Stück	aufgegebene	und	angekommene	Depeschen
„ 27	1.000—	2.000	„	„	„	„	„
„ 19	2.000—	3.000	„	„	„	„	„
„ 14	3.000—	5.000	„	„	„	„	„
„ 9	5.000—	10.000	„	„	„	„	„
„ 4	10.000—	20.000	„	„	„	„	„
„ 10	über	20.000	„	„	„	„	„

Die Quote der in den Hauptstädten der Königreiche und Länder aufgegebenen und angekommenen Privat-Depeschen, der übertelegraphirten und der Gesammt-Depeschen stellt sich im Jahre 1874 folgendermassen:

Digitized by Google

Städte	Aufgegebene Privat-Depeschen			Angekommene Privat-Depeschen			Uebertelegraphirte Depeschen *)	Summe aller behandelten Depeschen **)
	für das Inland	für das Ausland	Summe	vom Inlande	vom Auslande	Summe		
Wien	548.838	253.489	802.327	559.620	226.520	786.140	1,383.690	3,019.989
Linz	22.493	2.976	25.469	24.615	2.797	27.412	179.991	237.021
Salzburg	14.472	3.687	18.159	14.997	3.903	18.900	152.496	192.226
Gratz	57.965	3.275	61.240	69.648	3.289	72.937	152.794	296.694
Klagenfurt	12.899	708	13.607	13.828	718	14.546	53.628	84.354
Laibach	13.216	607	13.823	14.595	465	15.060	30.376	61.925
Triest	102.892	81.638	184.530	117.929	76.565	194.494	331.432	724.625
Innsbruck	12.237	3.759	15.996	13.803	4.049	17.852	99.334	137.062
Prag	153.486	28.598	182.084	178.169	32.670	210.839	636.488	1,052.258
Brünn	45.382	4.827	50.209	55.661	4.713	60.374	193.352	308.795
Troppau	10.384	1.430	11.814	11.407	1.397	12.804	28.872	54.234
Lemberg	64.850	6.067	70.917	70.967	5.848	76.815	358.936	515.349
Czernowitz	27.098	9.039	36.137	26.885	9.258	36.143	227.212	302.391
Zara	13.710	494	14.204	14.340	431	14.771	78.302	114.066
Im Ganzen	1,099.922	400.594	1,500.516	1,186.464	372.623	1,559.087	3,906.903	7,100.989

*) Die übertelegraphirten Depeschen sind doppelt gezählt.

**) Mit Einschluss der aufgegebenen und angekommenen Staats- und Dienstdepeschen.

Digitized by Google

Von den aufgegebenen Privat-Depeschen entfallen daher in den einzelnen Ländern

	auf die Hauptstadt	auf das übrige Land
	Procent	
in Oesterreich unter der Enns . . .	91·82	8·18
„ Oesterreich ob der Enns	30·01	69·99
„ Salzburg	53·90	46·10
„ Steiermark	44·45	55·55
„ Kärnten	48·39	51·61
„ Krain	56·78	43·22
im Küstenlande, österr.-illyr. . . .	78·71	21·29
in Tirol und Vorarlberg	18·34	81·66
„ Böhmen	26·72	73·28
„ Mähren	27·22	72·78
„ Schlesien	19·68	80·32
„ Galizien	18·79	81·21
„ der Bukowina	52·76	47·24
„ Dalmatien	15·20	84·80
im Ganzen . .	50·53	49·47

Der Eintrittspunkt und der Bestimmungsort der aufgezählten internationalen Transit-Depeschen werden nach den Aufschreibungen der Grenz-Controlstationen aus Folgendem ersichtlich:

1. Directer Depeschen-Verkehr zwischen München und Mailand:

Aus und über Bayern nach und über Italien 4.972, aus und über Italien für und über Bayern 22.379 Depeschen.

2. Grenz-Controlstationen der Länder der ungarischen Krone:

Eintritt bei den Grenz-Control-Stationen	Bestimmungsort: Deutschland und Luxemburg	Bestimmungsort: übriges Ausland	Zusammen
	Depeschen		
Ober-Tömös	2.496	11.658	14.154
Vercserova	212	818	1.030
Belgrad	803	1.578	2.381
Gradiska	2.966	20.799	23.765
Im Ganzen .	6.477	34.853	41.330

Digitized by Google

3. Grenz-Controlstationen der

Bestimmungsort	Eintritt der Depeschen bei						
	Cattaro	Ragusa	Triest	Klagenfurt	Bozen	Bregenz	Salzburg
	Depeschen						
Aegypten und Ostindien	....	196	122	....	8	288	....
Algier und Tunis	....	1	9	....	....	....	....
Amerika	....	1	....	....	....	....	2
Belgien	1	165	....	....	13	....	103
Corfu	1	....	472	....	15	5	....
Dänemark	....	8	9	....	61	....	25
Deutschland	2	354	222	10	2.708	13	1.637
Frankreich und Corsica	6	1.528	1.305	....	99	1	4
Griechenland	2	109	133	....	6	256	19
Grossbritannien und Irland	2	525	444	....	76	....	51
Italien	9	1	12.134	7	33	77	31
Montenegro	171	....	8	....	....	....	....
Niederlande	....	73	....	....	7	....	236
Romanien	10	....	996	1	46	6.054	18
Russland	15	15	4.096	....	1.293	7.267	2
Schweden und Norwegen	....	12	12	....	89	2	14
Schweiz	8	64	10	....	9	5	6
Serbien	71	1	26	....	54	233	2
Spanien und Portugal	....	7	57	....	7	....	....
Türkei und Kleinasien	106	856	70	....	47	5.014	43
Andere Länder	2	48	6	....	34	100	....
Im Ganzen	406	3.964	20.131	18	4.605	19.315	2.193

Digitized by Google

im Reichsrathe vertretenen Länder.

den Grenz-Control-Stationen								Zusammen
Wien	Eger [1]	Prag [2]	Reichenberg	Krakau	Lemberg [3]	Gitomir [4]	Czernowitz	
Depeschen								
179	1	. . . .	15	71	. . . .	44	11	935
7	. . . .	. . . .	. . . .	18	1	17	12	65
3	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	27	1	34
11	. . . .	. . . .	58	1	6	3	243	604
247	. . . .	. . . .	. . . .	26	9	57	61	893
218	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	32	353
6.131	. . . .	. . .	1.236	11	20	80	2.443	14.867
3.645	. . . .	. . . .	. . . .	255	897	6.303	2.024	16.067
394	2	1	10	22	17	99	40	1.110
39	. . . .	. . . .	307	. . . .	4	17	2.791	4.256
13.306	. . . .	1	596	4.964	1.406	5.797	1.357	39.719
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	179
59	. . . .	. . . .	20	. . . .	5	1	98	499
4.184	26	8	1.330	15	2	2	. . . .	12.692
7.977	10	. . . .	4	. . . .	436	. . . .	2	21.117
278	. . . .	. . . .	7	. . . .	. . . .	1	41	456
767	. . . .	. . . .	1	852	178	799	285	2.984
2.907	1	. . .	36	5	1	. . . .	. . . .	3.337
164	. . . .	. . . .	. . . .	48	1	23	44	351
8.064	38	6	213	270	5	616	28	15.376
29	. . . .	. . . .	1	116	42	151	10	539
48.609	78	16	3.834	6.674	3.030	14.037	9.523	136.433

[1]) August-December. [2]) Januar-August. [3]) October-December. [4]) Januar-September.

Digitized by Google

b) Verkehr auf den Eisenbahnlinien.

Der Correspondenzverkehr der Telegraphen-Stationen auf den Eisenbahnlinien ist in dem Verkehre auf den Staatslinien enthalten, da die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen zumeist die Depeschen entweder von den Staats-Stationen übernehmen oder an diese zum Weitertelegraphiren abgeben. Dieser Verkehr ist summarisch aus folgender Tabelle ersichtlich:

Länder	Von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	An die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Zusammen	Auf 1 Eisenbahn-Telegraphen-Station entfallen	Von den aufgegebenen auf 1 Kilometer Betriebs-Draht entfallen	Von den angekommenen auf 1 Kilometer Betriebs-Draht entfallen
	Depeschen					
Oesterreich unter der Enns	41.042	39.193	80.235	581	14·7	14·1
Oesterreich ob der Enns	10.995	9.626	20.621	404	10·2	8·9
Salzburg	3 283	2.686	5.969	853	19·2	15·7
Steiermark	24.337	21.721	46.058	415	19·8	17·6
Kärnten	5.704	4.946	10.650	247	14·7	12·7
Krain	4.166	3.857	8.023	297	5·8	5·4
Küstenland, österr.-illyr.	3.629	2.486	6.115	437	10·3	7·0
Tirol und Vorarlberg	11.726	10.139	21.865	336	10·1	8·7
Böhmen	78.729	74.640	153.369	378	9·0	8·5
Mähren	22.791	20.240	43.031	506	9·7	8·6
Schlesien	2.536	2.783	5.319	212	3·5	3·8
Galizien	23,932	23.851	47.783	503	7·4	7·4
Bukowina	3.797	3.114	6.911	768	1·6	1·3
Im Ganzen	236.667	219.282	455.949	424	10·2	9·4

c) Verkehr auf den Linien der Privat-Telegraphen-Gesellschaft.*)

Die Gesammt-Depeschenzahl des Privat-Telegraphen, auf die einzelnen Monate vertheilt, ist in folgender Tabelle angegeben:

*) Der Depeschen-Verkehr mit den Staats-Telegraphen-Stationen ist schon bei der Depeschenzahl der Staats-Telegraphen berücksichtigt worden.

Digitized by Google

Monate	Anzahl der Privat-Telegraphen-Stationen	Localverkehr der Privattelegraphen-Stationen						Für Staatstelegraphen-Stationen			Von Staatstelegraphen-Stationen			Summe aller		Zusammen
		aufgegebene			angekommene			aufgegebene			angekommene					
		Staats-	Dienst-	Privat-	Staats-	Dienst-	Privat-	Staats-	Dienst-	Privat-	Staats-	Dienst-	Privat-	aufgegebenen	angekommenen	
		Depeschen														
Januar	93	3	110	9.714	3	110	9.714	4	90	12.100	2	82	5.092	22.021	15.003	37.024
Februar	91	.	98	9.383	. .	98	9.383	2	80	11.116	. .	75	4.389	20.679	13.945	34.624
März	93	1	105	10.390	1	105	10.390	1	73	13.232	2	70	5.103	23.802	15.671	39.473
April	93	4	109	11.210	4	109	11.210	2	84	12.884	9	70	5.067	24.293	16.469	40.762
Mai	94	2	106	13.492	2	106	13.492	. .	65	17.443	8	149	5.367	31.108	19.124	50.232
Juni	94	6	140	16.170	6	140	16.170	. .	49	19.078	13	160	6.738	35.443	23.227	58.670
Juli	93	.	165	18.078	. .	165	18.078	. .	65	23.660	16	212	9.054	41.968	27.525	69.493
August	93	1	160	17.627	1	160	17.627	3	73	26.037	7	236	9.235	43.901	27.266	71.167
September	93	2	158	17.289	2	158	17.289	. .	62	25.503	9	247	9.507	43.014	27.212	70.226
October	93	4	135	13.424	4	135	13.424	. .	57	25.013	17	187	9.054	38.633	22.821	61.454
November	91	1	105	11.290	1	105	11.290	1	53	21.721	11	134	7.290	33.171	18.831	52.002
December	91	2	110	11.784	2	110	11.784	. .	29	20.832	5	142	6.790	32.757	18.833	51.590
Im Ganzen 1874	.	26	1.501	159.851	26	1.501	159 851	13	780	228.619	99	1.764	82.686	390.790	245.927	636.717
Im Ganzen 1873	.	55	2.191	211.741	55	2.191	211.741	11	1.876	297.909	45	1.830	136.046	513.783	351.908	865.691
Zunahme	.	.	. . .	. . . .	. .	. . .	. . . .	2	. . .	. . . .	54	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Abnahme	.	29	690	51.890	29	690	51·890	. .	1.096	69.290	. .	66	53.360	122.993	105.981	228,974

Die Depeschenzahl der einzelnen Local-Telegraphen-Stationen war im Jahre 1874 folgende:

Stationen	Für Privat- Stationen aufgegebene Depeschen	Für Staats- Stationen aufgegebene Depeschen	Von Privat- Stationen angekommene Depeschen	Von Staats- Stationen angekommene Depeschen
Wien.				
a) **für den allgemeinen Verkehr.**				
Abgeordnetenhaus	150	1.316	6	.....
Alserstrasse	2.948	4.724	3.858	15
Asperngasse	3.086	6.327	.....	.....
Augartenstrasse (bis October)	523	625	891	3
Bauernmarkt	2.307	1.318	1	.....
Börse	8.551	25.607	1.376	.....
Favoritenstrasse	2.308	2.921	63	4
Fleischmarkt	3.178	5.124	.....	.....
Franzensbrückenstrasse	1.539	1.803	8.992	404
Franz Josephs-Quai	1.897	4.438	.....	.....
Graben (bis November)	7.578	9.092	.....	.....
Herrengasse	3.760	2.191	6	.....
Himbergerstrasse	1.211	1.603	2.452	2.738
Hintere Zollamtsstrasse	2.398	3.399	4.600	53
Hôtel Athénes	1.965	1.690	.....	.....
„ Donau	1.438	4.574	121	772
„ Lamm	3.726	18.313	1.955	5
„ Metropole	1.710	7.352	.....	3.330
„ Nationale	3.021	10.172	7	.....
„ Union	1.125	1.541	2.270	61
Kärntnerring	7.220	9.618	.....	.....
Kärntnerstrasse (seit November)	235	670	.....	.....
Nelkengasse	3.858	5.534	5.608	21
Operngasse	6.709	8.760	12.336	194
Parkring	2.864	4.045	44	.....
Porzellangasse	1.878	1.138	312	3
Rennweg	1.734	3.948	1.815	1.603
Rudolphspital	71	44	64	2
Salmgasse	2.160	4.777	1.917	2.707

Digitized by Google

Stationen	Für Privat- Stationen aufgegebene Depeschen	Für Staats- Stationen aufgegebene Depeschen	Von Privat- Stationen angekommene Depeschen	Von Staats- Stationen angekommene Depeschen
Schottenring	2.107	1.183	5	. . . . .
Strozzigasse	1.306	1.805	3.146	16
Stumpergasse	1.683	2.227	2.542	2
Währingerstrasse	154	616	84	704
Wieden, Hauptstrasse	2.309	2.534	7.834	61
Wildemanngasse	1.066	1.243	586	2
Wipplingerstrasse	4.943	113	11.551	11.734
***b)* für Banken, Bankhäuser und Zeitungen.**				
Allgemeine österreichische Bank	34	167	1	6
Anglo-österreichische Bank	436	5.859	406	4.009
Boden-Credit-Anstalt	182	3.841	51	1.909
Credit-Anstalt	123	7.986	107	4.074
Depositen-Bank	37	310	14	59
Franco-österreichische Bank	89	1.152	28	830
Gottlieb und Landauer	65	23	. . . . .	. . . . .
Länderbanken-Verein	19	338	8	246
Max Springer	67	377	14	182
Oesterreichische Wechslerbank	37	1.138	22	575
Unionbank	38	3.707	47	4
Vereinsbank	153	4.178	3	719
Wechselstube der Escompte-Bank	116	2.499	17	1.774
Wiener Lombard- und Escompte-Bank	60	530	12	667
Wiener Lombard-Verein	495	596	70	595
Wiener Wechselstuben-Gesellschaft	23	979	47	1.132
Presse Neues Wiener Tagblatt	380	3.437	1.417	4.57
In der Umgebung Wiens.				
Altmannsdorf	664	361	938	519
Berndorf	577	86	452	8
Brunn am Gebirge	1.448	375	1.938	46
Döbling	3.075	2.130	7.004	4.05
Dornbach (Mai bis November)	948	396	1.231	642
Drahtseilbahn, Bahnhof (März bis November)	191	24	143	1

Digitized by Google

Stationen	Für Privat- Stationen aufgegebene Depeschen	Für Staats- Stationen aufgegebene Depeschen	Von Privat- Stationen angekommene Depeschen	Von Staats- Stationen angekommene Depeschen
Drahtseilbahn, Kahlenberg (Juni bis November)	298	45	256	8
Fahrafeld	335	152	302	140
Floridsdorf	3.221	1.281	3.054	827
Fünfhaus	3.130	4.014	5.379	2.510
Gainfahrn	2.309	308	3.136	23
Guntramsdorf	989	103	1.109	76
Hernals	2.842	4.482	5.509	7.006
Hietzing	3.842	2.733	5.046	4.087
Hinterbrühl	1.536	348	2.175	479
Hütteldorf	1.768	685	2.028	1.030
Kaisermühlen	1.474	142	2.015	88
Kaltenleutgeben (März bis November)	1.823	616	2.284	482
Klosterneuburg	1.781	641	2.061	814
Korneuburg	1.399	437	1.266	524
Liesing	1.591	538	1.548	930
Mauer	1.701	530	2.115	835
Meidling	1.270	1.139	2.807	1.618
Mödling	3.933	1.074	3.562	979
Nussdorf	2.371	655	2.010	974
Ober-St. Veit	1.090	350	1.220	424
Perchtoldsdorf	1.250	217	1.365	285
Pottenstein	668	205	554	162
Rappoltenkirchen (seit November)	32	7	12	6
Rodaun (seit Mai)	421	247	532	304
Simmering	1.136	1.242	2.216	2.050
Südbahnhof (General-Direction)	105	. . . . .	45	. . . . .
Tattendorf	741	88	886	63
Traiskirchen	390	97	529	34
Trumau	732	54	639	39
Tulln	1.381	392	1.112	496
Währing	1.507	1.686	3.160	3.795
Weikersdorf	8.257	796	11.457	16
Westbahnhof	381	5	273	. . . . .

Digitized by Google

2. Betriebseinnahmen.

a) Einnahmen des Staats-Telegraphen.

Die Gesammteinnahme des Staats-Telegraphen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder beläuft sich

1872	auf 2,859.470 Gulden
1873	„ 3,161.718 „
1874	„ 2,617.494 „

und hat daher 1874 gegen 1873 um 544.224 Gulden oder um 17·2 Procent abgenommen.

An der Gesammteinnahme participiren

	mit Procent
Oesterreich unter der Enns	41·28
Oesterreich ob der Enns	2·34
Salzburg	0·90
Steiermark	3·37
Kärnten	0·68
Krain	0·56
Küstenland, österr.-illyr.	10·39
Tirol und Vorarlberg	2·35
Böhmen	18·33
Mähren	4·52
Schlesien	1·40
Galizien	9·83
Bukowina	1·68
Dalmatien	2·37

Die Abnahme von 1873 auf 1874 zeigt

in Oesterreich unter der Enns	15·49 Procent
„ Oesterreich ob der Enns	14·84 „
„ Salzburg	0·37 „
„ Steiermark	0·15 „
„ Kärnten	11·95 „
„ Krain	11·00 „
im Küstenlande, österr.-illyr.	12·06 „
in Tirol und Vorarlberg	7·31 „
„ Böhmen	12·72 „
„ Mähren	11·26 „
„ Schlesien	15·14 „

in Galizien . . . . 7·17 Procent
„ der Bukowina . . . . 3·41 „
„ Dalmatien . . . . 8·61 „

In den einzelnen Ländern detaillirt sich die Einnahme des Staats-Telegraphen folgendermassen:

Länder	Einnahmen*)							
	Privat- Correspondenz	Staats- Correspondenz	Correspondenz-bureau	Kaufschillinge (Erlöse)	Rechnungs-Ersätze	Jahresbeiträge von Gesellschaften	verschiedene	Zusammen
	Gulden							
Oesterreich u. d. Enns, Centralleitung	. . . .	. . .	50.234	1.492	130.714	53.317	1.741	237.498
Oesterreich u. d. Enns, Direction	798.005	33.806	. .	436	10.418	. . .	335	843.000
Oesterreich ob der Enns	59.588	397	. . .	308	978	. . .	137	61.408
Salzburg	22.718	430	. . .	59	24	. . .	45	23.276
Steiermark	86.495	111	. . .	170	1.362	. . .	119	88.257
Kärnten	17.674	46	. . .	3	44	. . .	8	17.775
Krain	14.424	112	. . .	16	60	. . .	18	14.630
Küstenland, österr.- illyr.	267.081	2.476	. . .	1.194	1.100	165	161	272.177
Tirol und Vorarlberg	60.027	703	. . .	580	362	. . .	83	61.755
Böhmen	452.812	9.515	. . .	675	13.348	3.150	150	479.650
Mähren	115.996	320	. .	555	1.085	. . .	104	118.060
Schlesien	36.523	21	. . .	86	9	. . .	5	36.644
Galizien	249.589	1.574	. . .	773	5.220	. . .	310	257.466
Bukowina	43.287	206	. . .	71	305	. . .	63	43.932
Dalmatien	59.827	1.525	. . .	145	344	. . .	125	61.966
Summe	2,284.046	51.242	50.234	6.563	165.373	56.632	3.404	2,617.494

*) Im Jahre 1874 wurden von den verschiedenen Gattungen Telegraphen-Marken in Verkauf gebracht:

zu 5 kr. . . . . 207.513 Stück
„ 20 „ . . . . 289.521 „
„ 25 „ . . . . 352.141 „
„ 40 „ . . . . 197.333 „

Digitized by Google

Von den Tarifgebühren der Privat- und Staats-Correspondenz, welche 2,335.288 Gulden oder 89·2 Procent der Gesammteinnahme betragen, kommen auf

	1 Linien-Kilometer	1 Station	1000 Einwohner
	Gulden		
in Oesterreich unter der Enns	500	11.241	418
„ Oesterreich ob der Enns	61	1.153	81
„ Salzburg	53	1.543	151
„ Steiermark	55	1.375	76
„ Kärnten	34	1.107	52
„ Krain	21	606	31
im Küstenlande, österr.-illyr.	328	7.926	448
in Tirol und Vorarlberg	45	1.104	68
„ Böhmen	90	1.864	90
„ Mähren	64	1.224	57
„ Schlesien	57	1.108	71
„ Galizien	65	2.075	46
„ der Bukowina	78	2.289	84
„ Dalmatien	45	1.227	134
durchschnittlich . .	109	2.598	115

Die wirkliche Betriebseinnahme der einzelnen Stationen zusammen beträgt 2,532.561 Gulden und vertheilte sich nach den statistischen Ausweisen der Telegraphen-Directionen auf die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, wie nachstehende Tabelle zeigt:

---

zu 50 kr. . . .	2,534.195	Stück
„ 60 „	158.808	„
„ 1 fl.	468.613	„
„ 2 fl.	119·372	„

Dazu kommen noch 510.768 Stück à 5 kr. von den Parteien ausdrücklich verlangte Empfangs-Bescheinigungen über aufgegebene Depeschen.

Einnahme in Gulden	Telegraphen-Stationen nach ihrer Einnahme für aufgegebene in- und ausländische Depeschen														
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	Zusammen
unter 500 Gulden .	32	36	7	37	10	19	21	34	92	55	19	41	6	18	427
bis 1.000 „ .	15	8	3	13	4	4	7	13	75	19	6	38	5	15	225
„ 2.000 „ .	7	3	3	5	. .	. .	2	1	46	11	4	21	5	12	120
„ 3.000 „ .	5	. .	. .	4	. .	. .	. .	2	9	3	1	6	1	. .	31
„ 4.000 „ .	2	1	1	1	. .	. .	1	1	8	3	. .	3	. .	1	22
„ 5.000 „ .	2	. .	. .	1	1	.	. .	. .	5	2	1	3	1	1	17
„ 6.000 „ .	2	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	3	. .	. .	1	. .	. .	6
„ 8.000 „ .	1	3	. .	. .	. .	1	1	2	3	. .	1	1	. .	. .	13
„ 10.000 „ .	. .	. .	. .	1	1	. .	1	1	1	. .	1	3	. .	3	12
„ 15.000 „ .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	1	4	1	. .	1	. .	. .	8
„ 20.000 „ .	3	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	5
„ 40.000 „ .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	1	. .	1	1	. .	5
„ 60.000 „ .	2	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	4
„ 80.000 „ .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1
„ 150.000 „ .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	1
„ 250.000 „ .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1
„ 730.000 „ .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1
Summe .	74	52	15	63	16	24	34	55	248	95	33	121	19	50	899

Hienach zeigen von 100 Staats-Stationen bezüglich aller aufgegebenen Depeschen

47·5	eine Einnahme unter	500	Gulden
25·0	„ „ von	500— 1.000	„
13·3	„ „ „	1.000— 2.000	„
7·7	„ „ „	2.000— 5.000	„
3·5	„ „ „	5.000—10.000	„
1·5	„ „ „	10.000—20.000	„
1·5	„ „	über 20.000	„

Die Betriebseinnahme der Staats-Telegraphenämter in den Hauptstädten der einzelnen Königreiche und Länder, welche 68·3 Procent beträgt, wobei sich Wien allein mit 43 Procent betheiligt, ist in den Jahren 1873 und 1874 folgende:

Städte	Eingehobene Tarifgebühren	
	1873	1874
Wien	1,172.489	1,004.657
Linz	19.669	15.506
Salzburg	15.333	11.960
Gratz	45.579	41.595
Klagenfurt	9.304	8.776
Laibach	9.560	7.973
Triest	274.977	237.694
Innsbruck	11.976	10.014
Prag	154.580	127.274
Brünn	39.071	33.552
Troppau	8.780	7.265
Lemberg	60.995	57.496
Czernowitz	24.575	23.739
Zara	11.373	8.308
Summe	1,858.261	1,595.809

b) Einnahmen des Eisenbahn-Telegraphen.

Die Betriebseinnahme des Eisenbahn-Telegraphen betrug im Jahre 1874 107.848 Gulden, und hat gegen 1873 ebenfalls um 25.845 Gulden oder um 19.3 Procent abgenommen.

Die Gebührenantheile der einzelnen Bahnverwaltungen für alle auf ihren Betriebs-Linien aufgegebenen und angekommenen Privat- und Staats-Depeschen waren folgende:

Google

Benennung der Bahnen	Antheile
	Gulden
Aussig-Teplitzer Bahn	584
Böhmische Nordbahn	2.123
„ Westbahn	5.514
Buschtěhrader Bahn	5.066
Dniester Bahn	716
Dux-Bodenbacher Bahn	1.307
Erste ungarisch-galizische Bahn	1.061
Erzherzog Albrecht-Bahn	588
Galizische Karl Ludwig-Bahn	6.210
Gratz-Köflacher, Lieboch-Wieser Bahn	1.918
Kaiser Ferdinand, mährisch-schlesische Nordbahn u. Ostrau-Friedländer Bahn	7.737
„ Franz Joseph-Bahn	7.068
Kaiserin Elisabeth Bahn	10.201
Kaschau-Oderberger Bahn	292
Kronprinz Rudolf-Bahn	6.328
Lemberg-Czernowitz-Jassyer Bahn	3.387
Mährisch-schlesische Centralbahn	894
Oesterreichische Nordwestbahn	7.152
„ Staatsbahn	8.523
Prag-Duxer Bahn	1.483
Pilsen-Priesener Bahn	1.145
Montanbahn der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft	374
Südbahn	21.599
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	2.888
Turnau-Kraluper Bahn	2.257
Ungarische Westbahn	594
Vorarlberger Bahn	839
Summe	107.848

c) Einnahmen des Privat-Telegraphen.

Die Gesammt-Betriebseinnahme bei den Stationen der Privat-Telegraphen-Gesellschaft in Wien betrug 1874 156.026 Gulden, und war gegen 1873 um 51.304 Gulden oder 24·7 Procent gefallen. Diese Einnahme zeigte sich nach den einzelnen Monaten in folgender Weise:

Monate	Brutto-Einnahme	Davon entfallen auf: Den Kassen der Staats-verwaltung	Davon entfallen auf: Depositen, Botenlöhne und vorausbezahlte Antworten	Davon entfallen auf: die Privat-Telegraphen-Gesellschaft
	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden
Januar	24.291	12.286	645	11.360
Februar	22.633	10.855	724	11.054
März	25.560	12.957	849	11.754
April	25.804	12.498	1.173	12.133
Mai	28.336	14.873	721	12.742
Juni	31.396	16.232	1.222	13.942
Juli	36.514	20.241	1.119	15.154
August	38.045	21.671	1.103	15.271
September	38.674	22.455	1.000	15.219
October	35.479	21.606	628	13.245
November	31.542	18.781	744	12.017
December	30.447	17.850	462	12.135
Summe	368.721	202.305	10.390	156.026

3. Betriebsausgaben des Staats-Telegraphen.

Die Gesammtauslagen des Staats-Telegraphen betrugen 1874 3,670.957 Gulden ordentliche und 1,111.640 Gulden ausserordentliche Ausgaben, gegen 1873 um 168.833 Gulden oder um 4·8 Procent, beziehungsweise um 229·358 Gulden oder um 25·9 Procent mehr.

Die persönlichen Ausgaben sind gegen 1873 um 405.739 Gulden oder 21·7 Procent gestiegen, die sächlichen um 236.902 Gulden oder 14·5 Procent gefallen. Die erstere Mehrauslage findet darin ihre Begründung, dass im Jahre 1874 auch die Activitätszulagen der Beamten und Diener aus der Telegraphenkasse gezahlt wurden.

Als ausserordentliche Ausgaben erschienen im Jahre 1874 391.258 Gulden für den Bau neuer Linien und für die Einrichtung neuer Stationen, 190.363 Gulden für den Bau des neuen Telegraphen-Amtsgebäudes in Wien, 128.736 Gulden für die Einrichtung desselben, 329.377 Gulden für die pneumatische Röhrenleitung in Wien, 50.000 Gulden für das Amtsgebäude in Brünn und 10.000 Gulden für die Adaptirung des Amtsgebäudes in Prag. Auf 11.906 Gulden stellt sich der Münzverlust.

Von den persönlichen Ausgaben entfielen 1,150.077 Gulden oder 50·5 Procent auf Gehalte der Beamten, 282.640 Gulden oder 12·4 Procent auf Gehalte der Diener, 325.392 Gulden oder 14·3 Procent auf Activitätsbezüge der Beamten, 62.054 Gulden oder 2·7 Procent auf Activitätsbezüge der Diener, 56.821 Gulden oder 2·5 Procent auf Bestallung für Postbedienstete und Private, 129.359 Gulden oder 5·7 Procent auf Tantièmen und Nachtgebühren, 110.678 Gulden oder 4·9 Procent auf Taggelder und Diurnen und 18.480 Gulden oder 0·8 Procent auf Belohnungen und Aushilfen, etc.

Von den sächlichen Ausgaben entfiel der grösste Theil, nämlich 622.049 Gulden oder 44·5 Procent, auf Reparaturen der Staatsleitungen, 112.332 Gulden oder 8·0 Procent kamen auf Miethzinse, 171.470 Gulden oder 12·3 Procent auf Amts- und Kanzlei-Erfordernisse, 126.609 Gulden oder 9·1 Procent auf Hinausreste an fremde Verwaltungen, 129.144 Gulden oder 9·2 Procent auf Weiterbeförderungsgebühren und 86.370 Gulden oder 6·2 Procent auf die Auslagen des Correspondenz-Bureau's, etc.

An der ordentlichen Gesammtausgabe betheiligten sich

	mit Procent
Oesterreich unter der Enns	35.89 [1]
Oesterreich ob der Enns	3·45
Salzburg	1·25
Steiermark	4·83
Kärnten	0·94
Krain	0·77
Küstenland, österr.-illyr.	5·59
Tirol und Vorarlberg	5·32
Böhmen	17·17
Mähren	6·71
Schlesien	1·14
Galizien	11·23
Bukowina	1·86
Dalmatien	3·85

Die Betriebsausgaben der einzelnen Stationen betragen (ohne jene An- und Nachschaffungen, welche von der Centralleitung aus vollzogen werden, z. B. Einrichtungsstücke, Apparate, Batterie-Materiale, Papier und Drucksorten etc.) 2,127.919 Gulden und vertheilen sich nach der Höhe des Betrages folgendermassen:

---

[1] Davon 19·51 Procent für Centralleitung.

Digitized by Google

Ausgaben in Gulden	Telegraphen-Stationen in den Ländern														Gesammtzahl der Stationen
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	
unter 500 Gulden .	52	33	7	37	5	18	17	22	119	57	16	58	8	16	465
bis 1.000 „ .	6	12	6	17	9	3	12	24	78	24	10	37	6	20	264
„ 2.000 „ .	6	. .	. .	3	. .	2	. .	. .	12	4	3	3	1	6	40
„ 3.000 „ .	1	2	1	1	. .	. .	2	2	13	3	. .	9	2	3	39
„ 4.000 „ .	1	2	. .	1	. .	. .	. .	2	8	2	. .	3	1	1	21
„ 5.000 „ .	1	1	. .	2	. .	. .	. .	1	3	1	2	3	. .	1	15
„ 6.000 „ .	. .	1	. .	. .	. .	. .	1	. .	3	. .	1	1	. .	. .	7
„ 8.000 „ .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	1	4	1	. .	1	. .	. .	10
„ 10.000 „ .	1	. .	. .	1	. .	. .	1	. .	2	1	1	2	. .	. .	9
„ 15.000 „ .	2	. .	. .	. .	1	1	. .	. .	. .	. .	. .	2	. .	1	7
„ 20.000 „ .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	4	. .	. .	. .	. .	2	7
„ 40.000 „ .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	2	1	1	. .	. .	1	. .	6
„ 60.000 „ .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	1	. .	1	. .	. .	4
„ 80.000 „ .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1
„ 100.000 „ .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	1
„ 200.000 „ .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	2
„ 322.000 „ .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1
Summe .	74	52	15	63	16	24	34	55	248	95	33	121	19	50	899

Sämmtliche Betriebsausgaben in den einzelnen Königreichen und Ländern des österreichischen Staatsgebietes detaillirt der folgende Ausweis:

Länder		Ordentliche				
		Besoldungen der		Adjuten	Activitätszulage der	
		Beamten	Diener		Beamten	Diener
		Gulden				
Oesterreich unter der Enns	Centralleitung .	61.779	5.492	1.175	25.825	233
	Direction . . .	263.587	29.153	2.275	111.385	6.765
Oesterreich ob der Enns		42.259	11.880	2.850	8.651	2.293
Salzburg		21.813	6.963	1.133	4.735	1.226
Steiermark		55.678	17.979	2.950	13.673	3.686
Kärnten		12.428	6.809	300	2.520	1.541
Krain		9.527	5.204	. . . .	2.293	1.224
Küstenland, österr.-illyr.		79.305	17.012	2.717	20.541	5.170
Tirol und Vorarlberg		78.968	26.022	1.550	15.509	5.344
Böhmen		215.299	61.456	14.800	50.317	13.085
Mähren		78.309	25.409	650	17.882	5.646
Schlesien		16.759	6.206	450	3.222	1.517
Galizien		131.310	32.490	4.716	31.897	7.884
Bukowina		29.648	7.502	1.075	6.598	1.661
Dalmatien		53.408	23.063	2.150	10.344	4.779
Summe .		1,150.077	282.640	38.791	325.392	62.054

Digitized by Google

Ausgaben							
Zinsbeiträge und Localzulagen	Dienstes- und Ergänzungs-zulagen der Beamten	Emolumente und Livréegelder	Pferde-pauschale der Leitungs-aufseher	Beitrag an die Post-verwaltung	Bestallung für Post-bedienstete und Private	Antheile an der Betriebs-Einnahme	
						Tantième	Nachtgebühren
Gulden							
200	. . . . .	13.936	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1.450	. . . . . .
2.111	225	885	. . . . .	4.000	2.300	29.200	7.104
75	133	378	. . . . .	. . . .	4.319	3.081	628
. . . . .	40	166	. . . . .	. . . . .	877	1.752	494
. . . . .	153	595	. . . . .	. . . . .	3.765	3.903	595
. . . . .	60	225	. . . . .	. . . . .	434	925	398
. . . . .	75	118	464	. . . . .	2.162	717	274
218	4.094	518	1.536	. . . . .	1.939	7.255	3.082
104	443	964	. . . . .	. . . . .	1.274	7.357	2.866
1.310	696	2.044	840	. . . . .	15.232	18.814	5.099
100	275	1.175	676	. . . . .	8.524	6.510	1.377
. . . . .	159	307	1.101	. . . . .	2.935	839	183
2.355	82	1.195	5.159	. . . . .	9.122	14.105	4.272
. . . . .	40	223	768	. . . . .	1.843	2.337	752
213	450	514	960	. . . . .	2.095	2.711	1.279
6.686	6.925	23.243	11.504	4.000	56.821	100.956	28.403

Digitized by Google

Länder		Reise-Substitutions- und Uebersiedlungs-kosten	Alimentations-kosten	Taggelder und Diurnen	Belohnungen und Aushilfen
		Ordentliche			
		Gulden			
Oesterreich unter der Enns	Centralleitung . . .	742	. . . . .	10.599	1.395
	Direction	3.403	. . . . .	34.738	4.017
Oesterreich ob der Enns		2.384	17	4.251	705
Salzburg		641	. . . . .	. . . . .	405
Steiermark		3.023	. . . . .	6.370	852
Kärnten		188	. . . . .	1.200	160
Krain		1.124	. . . . .	252	165
Küstenland, österr.-illyr.		3.882	. . . . .	6.306	1.560
Tirol und Vorarlberg		4.663	200	7.105	1.215
Böhmen		8.344	. . . . .	19.352	2.250
Mähren		3.685	44	10.229	1.141
Schlesien		433	. . . . .	. . . . .	145
Galizien		10.509	11	9.217	1.740
Bukowina		1.738	142	459	580
Dalmatien		2.596	. . . . .	600	2.150
Summe .		47.355	414	110.678	18.480

Digitized by Google

Ausgaben							
Entgelt für Leitungsaufsicht dem Strassenpersonale	Summe der persönlichen Ausgaben	Miethzinse	Adaptirungs- und Erhaltungskosten	Amts- und Kanzlei-Erfordernisse	Betriebs-Erfordernisse	Reparaturen und sonstige Kosten der Staats- Leitungen	Reparaturen und sonstige Kosten der Eisenbahn-Betriebs- Leitungen
Gulden							
......	122.826	.....	297	82.718	69.600	192.153	2.259
......	501.148	5.937	253	8.786	641	35.949	1.772
......	83.904	6.023	3.037	4.143	32	24.960	134
71	40.316	741	123	1.581	7	1.194	......
......	113.222	10.717	1	5.515	55	36.353	2.764
......	27.188	1.926	344	1.425	6	1.307	......
......	23.599	1.350	58	1.106	35	1.260	......
......	155.135	7.151	1.207	4.965	121	29.661	68
326	153.910	6.710	1.722	7.378	52	18.977	819
......	428.938	24.624	1.174	22.458	164	116.339	897
......	161.632	12.120	10	7.788	70	55.984	1.085
......	34.256	2.676	55	2.511	3	.....	......
......	266.064	22.717	43	12.629	1.681	84.602	6.629
......	55.366	3.998	10	2.353	153	4.285	18
......	107.312	5.642	19	6.114	14	19.025	......
397	2,274.816	112.332	8.353	171.470	72.634	622.049	16.445

Digitized by Google

Länder	Ordentliche: Reparaturen und Instandhaltung der Apparate	Auslagen für den Feld-Telegraphen	Nachschaffungen und sonstige Kosten im Fundus instructus	Gefälls-Rückgaben
	Gulden			
Oesterreich unter der Enns: Centralleitung	19.569	119	9.322	.....
Oesterreich unter der Enns: Direction	385	.....	202	2.732
Oesterreich ob der Enns	49	.....	47	71
Salzburg	67	.....	9	56
Steiermark	150	.....	78	1.761
Kärnten	.....	.....	1	49
Krain	1	.....	6	44
Küstenland, österr.-illyr.	183	.....	75	581
Tirol und Vorarlberg	717	.....	489	74
Böhmen	204	.....	1.607	5.168
Mähren	110	.....	64	206
Schlesien	1	.....	44	70
Galizien	528	1	376	1.282
Bukowina	19	.....	39	273
Dalmatien	23	.....	240	164
Summe	22.006	120	12.599	12.531

Ausgaben							
Hinausreste an andere Staaten	Weiter-beförderungs-gebühren	Ausgaben für das Correspon-denzbureau	Mängels-Gut-habungen	Verschiedene Ausgaben	Summe der sächlichen Ausgaben	Persönliche und sächliche Ausgaben zusammen	Ausserordent-liche Ausgaben (Telegraphen-Errichtungs-Auslagen inbegriffen)
Gulden							
126.609	. . . . .	86.370	. . . .	2.276	591.292	714.118	935.259
. . . . . .	45.568	. . . . .	. . . .	253	102.478	603.626	325
. . . . . .	4.486	. . . . .	3	17	43.002	126.906	9.696
. . . . . .	1.887	. . . . .	. . . .	41	5.706	46.022	42
. . . . . .	6.623	. . . . .	1	5	64.023	177.245	13.523
. . . . . .	1.118	. . . .	. . . .	. . . . .	6.176	33.364	25
. . . . . .	970	. . . . .	. . . .	1	4.831	28.430	83
. . . . . .	5.567	. . . . .	10	483	50.072	205.207	14.782
. . . . . .	4.244	. . . . .	. . . .	27	41.209	195.119	9.015
. . . . . .	28.917	. . . . .	4	64	201.620	630.558	86.793
. . . . . .	6.932	. . . . .	3	24	84.396	246.028	7.410
. . . . . .	2.352	. . . . .	. . . .	1	7.713	41.969	15
. . . . . .	15.589	. . . . .	8	207	146.292	412.356	19.600
. . . . . .	1.828	. . . . .	1	8	12.985	68.351	11.289
. . . . . .	8.063	. . . . .	19	23	34.346	141.658	3.783
126.609	129.144	86.370	49	3.430	1,396.141	3,670.957	1,111.640

Digitized by Google

Nach dem vorausgegangenen Exposé stellt sich daher die relative Ziffer der Einnahme des Telegraphen der im Reichsrathe vertretenen Länder auf 69·1 Gulden und jene der Ausgabe auf 96·9 Gulden für je 100 bezahlte Depeschen.

Im Vergleiche zur Ausdehnung des Telegraphen und zur Bevölkerung entfallen im Jahre 1874 von den ordentlichen Ausgaben auf

	1 Linien-Kilometer	1 Station	1000 Einwohner
	Gulden		
in Oesterreich unter der Enns [1] . . .	792	17.807	662
„ Oesterreich ob der Enns	129	2.440	172
„ Salzburg	106	3.068	301
„ Steiermark	113	2.813	156
„ Kärnten	63	2.085	99
„ Krain	41	1.185	61
im Küstenlande, österr.-illyr.	250	6.035	341
in Tirol und Vorarlberg	148	3.547	220
„ Böhmen	123	2.543	123
„ Mähren	135	2.589	122
„ Schlesien	66	1.272	82
„ Galizien	106	3.408	76
„ der Bukowina	124	3.597	133
„ Dalmatien	104	2.835	340
im Durchschnitt . .	171	4·083	180

B. Betriebsergebnisse der Staats-Telegraphenämter in Wien.

Die Betriebsergebnisse der Staats-Telegraphenämter in Wien für das Jahr 1874, gesondert nach der Centralstation und den übrigen Stationen, sind nach den Resultaten der einzelnen Monate und im Vergleiche zum Vorjahre 1873 in nachfolgender Tabelle enthalten.

[1]) Mit den Ausgaben der Centralleitung.

Digitized by Google

Monate	Aufgegebene	Ange-kommene	Ueber-telegraphirte	Gesammtzahl der behandelten	Markenerlös und eingehobene Gebühren
	Depeschen				Gulden
Centralstation und übrige Telegraphen-Stationen.					
Januar	62.472	60.960	67.378	190.810	67.880
Februar	58.078	58.308	58.708	175.094	59.318
März	67.471	66,100	71.696	205.267	69.686
April	65.733	64.132	72.294	202.159	68.162
Mai	66.984	68.951	97.832	233.767	71.845
Juni	65.404	68.054	105.193	238.651	84.020
Juli	75.318	73.879	126.680	275.877	102.565
August	74.096	75.075	112.678	261.849	98.182
September	72.777	73.652	111.570	257.999	94.693
October	76.675	76.731	80.436	233.842	110.397
November	71.482	66.523	90.924	228.929	90.596
December	64.959	62.485	99.100	226.544	87.313
Im Ganzen 1874	821.449	814.850	1,094.489	2,730.788	1,004.657
Im Ganzen 1873	1,206.983	1,154.976	1,046.626	3,408.585	1.172.489
Zunahme	. . . . .	. . . . .	47.863	. . . . .	. . . . .
Abnahme	385.534	340.126	. . . . .	677.797	167.832
Centralstation.					
Januar	38.526	59.482	67.378	165.386	45.864
Februar	35.305	57.102	58.708	151.115	37.084
März	41.034	64.902	71.696	177.632	43.671
April	40.604	62.682	72.294	175.580	44.267
Mai	41.795	67.190	97.832	206.817	47.634
Juni	40.575	66.096	105.193	211.864	60.644
Juli	49.991	72.211	126.680	248.882	78.573
August	50.293	73.476	112.678	236.447	75.442
September	48.830	71.844	111.570	232.244	72.488
October	51.462	75.505	80.436	207.403	86.371
November	49.138	65.565	90.924	205.627	69.018
December	44.695	61.502	99.100	205.297	68.124
Im Ganzen 1874	532.248	797.557	1,094.489 * 289.201	2,713.495	729.180
Im Ganzen 1873	792.096	1,132.385	1,046.626 * 411.087	3,382.194	762.963
Zunahme	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Abnahme	259.848	334.828	74.023	668.699	33.783

*) Von den Filial-Stationen übernommene und weitertelegraphirte Depeschen.

Digitized by Google

Statistik

des

Telegraphen-Verkehrs

bei den

einzelnen Staats-Stationen

im Jahre 1874.

Abkürzungen.

1. Rubrik „Kategorie". (Siehe S. 13).

2. Rubrik „Classe":

N — Station mit permanentem Dienst (Tag und Nacht);
N/2 — Station mit verlängertem Tagesdienst bis Mitternacht;
C — Station mit vollem (complet) Tagesdienst;
L — Station mit beschränktem (limité) Tagesdienst (d. h. mit einer geringeren Stundenzahl als die Station mit vollem Tagesdienst);
B — Station, welche nur während der Badesaison geöffnet ist;
L/BC — Station mit vollem Tagesdienst während der Badezeit und beschränktem Dienst während des übrigen Theiles des Jahres;
L/B N/2 — Station mit beschränktem Dienst im Winter, mit Dienst bis Mitternacht während der Badesaison;
C/B N/2 — Station mit vollem Tagesdienst im Winter, mit Dienst bis Mitternacht während der Badesaison;
C/BN — Station mit permanentem Dienst während der Badesaison und vollem Tagesdienst während des übrigen Theiles des Jahres;
ML — Station mit beschränktem Dienst während der Marktzeit.
EN — Station, welche nur für den a. h. Hof geöffnet ist;

3. Rubrik „Beiträge von Gemeinden" etc.:

L Locale.
H Holz.
K Kohlen.
E Einrichtung.

Anmerkung:

Als Einnahme der einzelnen Stationen sind die eingehobenen Tarifgebühren eingestellt, als Ausgaben die persönlichen Ausgaben für das Personale der Stationen (siehe S. 19 Tabelle *b*) und die sächlichen Auslagen, welche nicht von der Centralleitung bestritten wurden.

Digitized by Google

I. Allgemeine

verglichen mit den Re-

Länder	Jahre	Anzahl der Staats- Telegraphen-Stationen	Anzahl der Eisenbahn-Betriebs- Telegraphen-Stationen	Personale in Verwendung auf den Stationen: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Oesterreich unter der Enns	1873	66	135	284	96	34	3	131	16
	1874	74	138	261	89	40	7	115	21
Oesterreich ob der Enns	1873	46	58	45	14	38	....	6	1
	1874	52	51	45	14	48	2	6	1
Salzburg	1873	12	7	27	....	10	....	3	1
	1874	15	7	28	....	13	....	3	1
Steiermark	1873	51	106	65	20	37	2	19	[illegible]
	1874	63	111	64	20	45	6	17	2
Kärnten	1873	12	44	15	4	10	....	3	1
	1874	16	43	15	4	11	2	3	1
Krain	1873	19	28	11	1	11	5	1	3
	1874	24	27	12	1	15	6	1	3
Küstenland, österr.-illyr.	1873	30	12	99	20	21	2	12	15
	1874	34	14	95	18	24	4	22	5
Tirol und Vorarlberg	1873	47	63	88	22	34	2	4	5
	1874	55	65	93	28	39	2	2	5
Böhmen	1873	230	315	307	58	163	17	13	14
	1874	248	404	301	60	173	21	14	12
Mähren	1873	86	76	93	24	72	1	13	2
	1874	95	85	83	83	78	3	10	2
Schlesien	1873	29	23	20	....	21	....	4	....
	1874	33	25	23	....	24	2	1	....
Galizien	1873	106	90	161	32	72	3	40	12
	1874	121	95	181	29	80	9	38	10
Bukowina	1873	18	9	29	....	13	....	2	7
	1874	19	9	38	....	14	....	2	7
Dalmatien	1873	47	....	62	2	32	....	4	8
	1874	50	....	59	2	35	....	4	8
Summe	1873	799	966	1.306	293	568	35	255	97
	1874	899	1.074	1.298	293	634	64	238	78

Uebersicht,

sultaten des Vorjahres.

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Markenerlös und Bareinnahme	Darunter Gebühren für Staats-Depeschen	Ausgaben	Jahre	Länder
Apparate		Elemente		Gulden				
114	29	4.043	674	1,217.817	42.806		1873	Oesterreich unt. d. Enns.
152	[1]) 36	4.486	759	1,048.978	17.307	423.770	1874	
81	1	1.468	625	66.065	620		1873	Oesterreich ob der Enns.
87	1	1.693	687	59.759	795	93.580	1874	
28	1	762	212	23.992	677		1873	Salzburg.
34	1	1.039	218	22.433	622	40.994	1874	
77	1	2.400	484	94.925	1.251		1873	Steiermark.
94	1	3.349	690	89.398	1.267	111.379	1874	
25	. . . . .	634	132	19.634	265		1873	Kärnten.
28	. . . . .	730	162	17.700	180	26.695	1874	
24	. . . . .	1.385	106	15.586	395		1873	Krain.
31	. . . . .	1.940	234	14.435	229	22.474	1874	
64	4	2.196	855	307.722	3.101		1873	Küstenland, österr.-illyr.
65	5	2.608	852	269.900	3.107	171.934	1874	
105	5	3.472	497	61.146	1.158		1873	Tirol und Vorarlberg.
112	6	3.556	592	[illegible]	1.105	147.731	1874	
390	4	9.217	2.552	490.229	11.698		1873	Böhmen.
407	[1]) 3	[illegible]	2.380	451.496	11.718	463.310	1874	
147	1	2.722	946	128.825	1.210		1873	Mähren.
162	2	2.330	1.178	99.191	979	150.282	1874	
41	. . . . .	1.576	237	44.591	200		1873	Schlesien.
48	. . . . .	650	285	36.641	104	40.180	1874	
192	4	5.656	967	275.238	2.725		1873	Galizien.
215	5	4.889	1.087	258.588	2.490	299.807	1874	
37	. . . . .	987	216	43.706	929		1873	Bukowina.
36	1	1.071	210	43.432	446	48.960	1874	
70	. . . . .	2.395	437	68.815	6.602		1873	Dalmatien.
73	. . . . .	2.136	439	61.858	2.268	86.813	1874	
1.395	50	38.918	8.440	2,858.291	73.637		1873	Summe.
1.544	61	38.544	9.273	2,532.561	42.617	2,127.919	1874	

[1]) Darunter 1 Apparat von Meyer.

Länder	Jahre	Aufgegebene						
		interne	nicht interne	Dienst-	interne	nicht interne	zusammen	Summe
		Staats-			Privat-			
		Depeschen						
Oesterreich unter der Enns .	1873	20.068	5.085	25.257	882.638	362.356	1,244.994	1,295.334
	1874	8.552	2.166	11.116	617.065	256.708	873.773	895.607
Oesterreich ob der Enns . .	1873	1.772	71	3.740	96.041	13.110	109.151	114.734
	1874	2.002	108	3.130	74.764	10.103	84.867	90.107
Salzburg . . .	1873	432	183	1.399	29.001	7.229	36.330	38.334
	1874	474	190	1.081	28.180	5.511	33.691	35.396
Steiermark . .	1873	2.217	19	5.482	169.877	6.119	175.996	183.714
	1874	2.026	40	6.619	132.463	5.308	137.771	146.456
Kärnten . . .	1873	491	6	1.600	35.322	1.734	37.056	39.153
	1874	238	1	1.622	26.665	1.454	28.119	29.980
Krain	1873	719	. . . . .	1.605	27.778	787	28.565	30.889
	1874	676	1	1.306	23.542	803	24.345	26.328
Küstenland österr. illyr. .	1873	4.356	164	12.495	166.286	97.006	263.292	280.307
	1874	4.329	188	9.128	147.897	86.516	234.413	248.058
Tirol und Vorarlberg .	1873	1.831	248	4.295	67.672	26.706	94.378	100.750
	1874	1.582	177	3.731	61.591	25.630	87.221	92.711
Böhmen . . .	1873	22.034	135	16.581	691.588	108.090	799.678	838.428
	1874	21.785	174	14.134	579.742	101.545	681.287	717.380
Mähren	1873	2.527	6	4.726	215.242	12.375	227.617	234.876
	1874	2.415	214	4.001	173.032	11.399	184.431	191.061
Schlesien . . .	1873	336	3	931	64.686	9.345	74.031	75.301
	1874	193	3	740	51.879	8.148	60.027	60.963
Galizien . . .	1873	4.614	40	13.503	392.474	41.212	433.686	451.843
	1874	4.284	42	10.086	339.613	37.661	377.274	391.686
Bukowina . .	1873	1.222	22	1.518	54.828	16.658	71.486	74.248
	1874	725	19	1.148	50.813	17.681	68.494	70.386
Dalmatien . .	1873	8.166	200	4.797	90.800	6.902	97.702	110.865
	1874	7.366	178	4.649	86.856	6.553	93.409	105.602
Summe .	1873	70.785	6.125	97.929	2,984.323	709.629	3,693.952	3,868.791
	1874	56.647	3.501	72.441	2,394.102	575.020	2,969.122	3,101.711

Angekommene							Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Jahre	Länder
Staats- interne	Staats- nicht interne	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Privat- zusammen	Summe				
Depeschen										
14.695	3.167	51.916	862.796	322.801	1,185.597	1,255.375	1,511.659	4,062.388	1873	Oesterreich unter der Enns.
9.648	1.995	35.641	630.040	230.118	860.158	907.442	1,451.785	3,254.834	1874	
1.393	171	16.516	99.539	11.841	111.380	129.460	245.469	489.663	1873	Oesterreich ob der Enns.
1.429	166	20.652	76.178	10.015	86.193	108.440	235.400	433.947	1874	
534	170	4.879	30.116	5.042	35.158	40.741	185.505	964.580	1873	Salzburg.
684	135	5.100	27.164	5.499	32.663	38.582	155.354	229.322	1874	
2.693	26	19.899	178.001	5.827	183.828	206.446	251.618	641.778	1873	Steiermark.
1.609	25	27.045	138.869	5.100	143.969	172.648	260.976	580.080	1874	
522	1	5.680	35.699	1.534	37.242	43.445	73.745	156.343	1873	Kärnten.
391	1	6.706	26.634	1.354	27.988	35.086	79.804	144.870	1874	
743	....	4.118	28.281	688	28.969	33.830	37.720	102.439	1873	Krain.
695	....	4.731	24.022	652	24.674	30.100	35.552	91.980	1874	
2.958	55	17.657	179.950	90.848	270.798	291.468	452.247	1,024.022	1873	Küstenland österr.-illyr.
2.747	44	15.246	161.111	82.021	243.132	261.169	340.848	850.075	1874	
2.466	77	25.604	67.738	27.595	95.333	123.480	805.003	1,029.233	1873	Tirol und Vorarlberg.
2.272	87	27.389	62.285	27.006	89.291	119.039	663.443	875.193	1874	
19.022	262	86.856	707.409	110.382	817.791	923.931	1,767.541	3,529.895	1873	Böhmen.
17.901	261	90.062	596.743	104.565	701.308	809.532	1,732.072	3,258.984	1874	
2.370	12	22.229	232.231	11.492	243.723	268.334	588.766	1,091.976	1873	Mähren.
2.053	120	23.760	187.525	11.057	198.582	224.515	508.378	923.954	1874	
495	7	8.178	63.203	7.867	71.070	79.750	87.710	242.761	1873	Schlesien.
331	5	8.790	51.619	7.368	58.987	68.118	72.250	201.326	1874	
4.080	11	41.419	394.063	42.641	436.704	482.214	1,256.605	2,190.662	1873	Galizien.
4.277	32	44.123	342.713	40.816	383.529	431.961	1,289.388	2,113.085	1874	
1.359	8	8.370	56.455	17.665	74.120	83.857	188.349	346.454	1873	Bukowina.
1.026	7	9.498	51.456	19.197	70.653	81.184	227.940	379.510	1874	
7.958	209	16.377	84.963	7.500	92.463	117.007	236.711	464.583	1873	Dalmatien.
6.852	130	17.840	81.238	7.109	88.347	113.169	236.676	455.447	1874	
61.288	4.176	329.698	3,020.444	663.732	3,684.176	4,079.338	7,688.648	15,636.777	1873	Summe.
51.915	3.008	336.583	2,457.597	551.877	3,009.474	3,400.980	7,289.866	13,792.557	1874	

II. Verkehr der ein-

1. Kategorien und Classen, eingeschaltete Linien, Personale,

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Ein-geschaltete Tele-graphen-Linien: Staats-	Ein-geschaltete Tele-graphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Post-bedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Oesterreich unter der Enns.											
Haupt- und Residenzstadt Wien.											
Centralstation	H	N	20	73	9	229	79			81	16
Hofburg	B	EN		2		4					1
Laxenburg (Juli-August)	B	E/N		1		[2])					
Schönbrunn (Mai-November)	B	E/N		2		[2])					
Correspondenz-Bureau	B	N				7					2
Handels-Ministerium	B	C		2		2					
Kärntnerring	B	C		1		2	4			3	
Leopoldstadt	B	N		1		2	2			4	
Sechshaus (bis November)	PC	C		2							
Weltausstellung (bis Februar)	B	C		1		2	4			2	
Fleischmarkt	PC	C									
Seilerstätte	PC	C									
Habsburgergasse	PC	C									
Landskrongasse	PC	C									
Taborstrasse	PC	C								4	
Landstrasse	PC	C								5	
Wieden	PC	C								5	
Mariahilf	PC	C								3	
Zieglergasse	PC	C								4	
Siebensterngasse	PC	C									
Josephstadt	PC	C								2	
Summe						248	89			113	19
Das übrige Land.											
Amstetten	PC	L		2				1			
Angern (seit August)	PC	L		2				1			
Aspang	P	L		2					1		
Baden	B	C/BN		6		2					1
Bruck an der Leitha	N	L		3				1			
Dobersberg	PC	L		2				1			
Ebenfurt	N	L		2				1			
Eggenburg	N	L		2				1			
Floridsdorf (Januar—October)	PC	L		2							

[1]) Mit den aufgestellten Reserve-Apparaten; darunter 1 Apparat von Meyer. [2]) Aus dem Stande der Centralstation.

zelnen Staats-Stationen.

Apparate, Elemente, Betriebs-Einnahmen und Ausgaben.

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Local-zulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Elemente		Gulden				
								Oesterreich unter der Enns.
								Haupt- und Residenzstadt Wien.
[1]) 84	[1]) 36	1.430	303	729.180	321.381	...	...	Centralstation.
1	...	30	6	2.256	7.260	...	...	Hofburg.
1	...	30	6	7	...	...	...	Laxenburg (Juli-August).
1	...	30	6	131	...	...	...	Schönbrunn (Mai-November).
...	...	...	...	49.530	15.945	...	...	Correspondenz-Bureau.
1	...	...	12	789	3.758	...	...	Handels-Ministerium.
1	...	12	6	72.009	6.702	...	...	Kärntnerring.
1	...	24	6	31.251	8.232	...	...	Leopoldstadt.
1	...	18	6	1.538	354	...	...	Sechshaus (bis November).
3	...	48	6	94	613	...	...	Weltausstellung (bis Februar).
...	...	...	...	34.696	301	...	...	Fleischmarkt.
...	...	...	...	19.118	309	...	...	Seilerstätte.
...	...	...	...	18.628	381	...	...	Habsburgergasse.
...	...	...	...	18.368	1.512	...	...	Landskrongasse.
...	...	...	...	7.711	1.443	...	...	Taborstrasse.
...	...	...	...	3.258	279	...	...	Landstrasse.
...	...	...	...	4.523	1.800	...	...	Wieden.
...	...	...	...	2.329	1.056	...	...	Mariahilf.
...	...	...	...	4.857	1.100	...	...	Zieglergasse.
...	...	...	...	2.936	274	...	...	Siebensterngasse.
...	...	...	...	1.448	729	...	...	Josephstadt.
94	36	1.622	357	1,004.657	373.429			Summe.
								Das übrige Land.
1	...	16	8	676	190	150	...	Amstetten.
1	...	...	8	225	382	150	...	Angern (seit August).
1	...	54	6	278	140	120	...	Aspang.
2	...	96	12	5.555	4.550	...	...	Baden.
1	...	72	6	1.505	680	...	L	Bruck an der Leitha.
1	...	46	8	143	130	120	...	Dobersberg.
1	...	48	6	704	600	...	LH	Ebenfurt.
1	...	60	6	417	690	...	...	Eggenburg.
1	...	...	12	1.817	372	...	...	Floridsdorf (Januar—October).

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Gänserndorf	N	L		2				1			
Gaming	N	L		2				1			
Gföhl	N	L		2				1			
Gmünd	N	L		2				1			
Gross-Sieghart	N	L		2				1			
Gutenstein	N	L		2				1			
Hainburg	N	L		1				1			
Hainfeld	N	L		2				1			
Herzogenburg	N	L		2				1			
Horn	PC	L		2				1			
Jetzelsdorf (bis April)	PC	L		2				1			
Krems	PC	C	6	3	2						
Laa (seit November)	PC	L		2				1			
Langenlois	N	L		2				1			
Lilienfeld	N	L		2				1			
Marbach	PC	L		2				1			
Mistelbach (seit September)	PC	L		2				1			
Neulengbach	P	L		2					1		
Neunkirchen	N	L		2				1			
Oberhollabrunn	N	L		2				1			
Ober-Piesting (seit Juli)	P	L		2					1		
Pitten	P	L		2					1		
Pöchlarn	PC	L		2				1			
Poisdorf (seit October)	PC	L		2				1			
Pottendorf	N	L		2				1			
Pyrawarth (seit October)	PC	L		2				1			
Reichenau	PC	L		2				1			
Retz	N	L		2				1			
St. Pölten	B	C	13	7	2	4				1	
Scheibbs	N	L		2				1			
Schottwien (seit November)	P	L		2					1		
Schwechat	N	L		2				1			
Spitz	N	L		2				1			
Stockerau	N	L		2	2			1			
Türnitz	P	L		2					1		
Vöslau	P	L/BC		3		1				1	
Waydhofen an der Thaya	N	L		2				1			
Waydhofen an der Ybbs	N	L		4	2			1			
Weitra	PC	L		2				1			
Wiener-Neustadt	B	C	9	13	6	6					1
Wilhelmsburg	N	L		2				1			
Ybbs (seit Mai)	P	L		2					1		
Zistersdorf (seit September)	PC	L		2				1			
Zwettl	N	L		2				1			
Summe						13		40	7	2	2
Im Ganzen						261	89	40	7	115	21

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Elemente		Gulden				
1	. . .	10	6	760	469	. . .	. . .	Gänserndorf.
1	. . .	32	8	201	445	120	. . .	Gaming.
1	. . .	72	6	161	448	. . .	LH	Gföhl.
1	. . .	52	6	611	482	. . .	. . .	Gmünd.
1	. . .	40	6	489	380	. . .	LH	Gross-Siegharts.
1	. . .	48	6	275	321	. . .	LH	Gutenstein.
1	. . .	65	7	648	352	. . .	LH	Hainburg.
1	. . .	48	6	413	330	. . .	LH	Hainfeld.
1	. . .	50	10	448	344	. . .	LH	Herzogenburg.
1	. . .	60	6	390	206	180	. . .	Horn.
1	. . .	48	6	17	200	120	. . .	Jetzelsdorf (bis April).
2	. . .	72	6	3.411	2.206	1.000	. . .	Krems.
1	. . .	50	10	68	124	120	. . .	Laa (seit November).
1	. . .	72	6	451	384	. . .	LH	Langenlois.
1	. . .	48	6	475	356	. . .	LH	Lilienfeld.
1	. . .	72	6	364	156	144	. . .	Marbach.
1	. . .	50	10	138	141	120	. . .	Mistelbach (seit September).
1	. . .	48	9	479	225	120	. . .	Neulengbach.
1	. . .	60	6	947	358	. . .	H	Neunkirchen.
1	. . .	48	6	568	413	. .	100 fl.	Oberhollabrunn.
1	. . .	45	6	99	126	120	. . .	Ober-Piesting (seit Juli).
1	. . .	60	6	501	224	180	. . .	Pitten.
1	. . .	40	8	237	133	120	. . .	Pöchlarn.
1	. . .	50	10	36	123	120	. . .	Poisdorf (seit October).
1	. . .	60	6	426	322	. . .	LH	Pottendorf.
1	. . .	50	10	37	124	120	. . .	Pyrawarth (seit October).
1	. . .	72	6	1.519	311	350	. . .	Reichenau.
1	. . .	48	6	933	453	. . .	LH	Retz.
2	. . .	90	18	2.616	11.830	. . .	. . .	St. Pölten.
1	. . .	60	6	601	377	. . .	LH	Scheibbs.
1	. . .	54	6	16	120	120	. . .	Schottwien (seit November).
1	. . .	48	6	1.024	469	. . .	LH	Schwechat.
1	. . .	72	6	577	383	. . .	LH	Spitz.
1	. . .	48	6	1.599	506	. . .	. . .	Stockerau.
1	. . .	48	8	170	127	120	. . .	Türnitz.
1	. . .	60	6	2.410	1.827	. . .	. . .	Vöslau.
1	. . .	60	6	680	433	. . .	LH 24 fl.	Waydhofen an der Thaya.
1	. . .	64	12	816	454	. . .	. . .	Waydhofen an der Ybbs.
1	. . .	72	8	377	227	180	. . .	Weitra.
3	. . .	120	18	5.870	14.586	. . .	. . .	Wiener-Neustadt.
1	. . .	60	6	282	379	. . .	LH	Wilhelmsburg.
1	. . .	24	8	224	128	. . .	. . .	Ybbs (seit Mai).
1	. . .	50	8	98	154	120	. . .	Zistersdorf (seit September).
1	. . .	72	6	539	451	144	LH	Zwettl.
58	. . .	2.864	402	44.321	50.341			Summe.
152	36	4.486	759	1,048.978	423.770			Im Ganzen.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postexpedienten	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsdiener, Diener
Oesterreich ob der Enns.											
Aigen (seit April)	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Altheim	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Aschach	N	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Attersee	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Braunau	B	C	4	6	4	2	. .	. .	. .	. .	. .
Ebensee	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Efferding	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Engelhartszell	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Enns (seit Juni)	P	L	. . .	2	. . .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Frankenmarkt	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Freistadt	N	L	. . .	4	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Gmunden	B	C	5	6	2	¹) 1	1	. .	. .	. .	. .
Grein	N	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Hall	B	L/BC	. . .	2	. . .	1	. .	. .	. .	. .	. .
Hallstatt	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Haslach (seit Mai)	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Ischl	B	C/EN	6	7	. . .	²) 2	. .	. .	. .	. .	. .
Kammer	NPC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Kirchdorf	N	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Kremsmünster	N	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Kreuzen	NPC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Lambach	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Linz	H	N	15	32	4	33	12	. .	. .	6	1
Mattighofen	N	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Mauerkirchen	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Mauthausen	N	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Micheldorf	N	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Mondsee	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Neufelden	N	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Neuhaus an der Donau	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Neumarkt bei Grieskirchen	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Obernberg	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Oberweis	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Ottensheim (seit Juni)	P	L	. . .	2	. . .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Perg	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Peuerbach	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Ried	N	L	. . .	2	2	. .	. .	1	. .	. .	. .
Rohrbach	N	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Schärding	PC	L	. . .	3	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Spital am Pyhrn	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Steyr	B	C	4	8	2	2	1	. .	. .	. .	. .
Steyrling	PC	L	. . .	2	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Steyrermühle-Aichberg (seit Aug.)	PC	L	. . .	1	. . .	. .	. .	1	. .	. .	. .

¹) 3 Monate 3, 2 Monate 6 Beamte. ²) 2 Monate 6 Beamte. ³) Der Dienst wird ohne Entgelt besorgt

In Verwendung stehende								
Apparate		Elemente		Gulden				
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Local-zulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
								Oesterreich ob der Enns.
1	...	...	12	113	129	200	80 fl.	Aigen (seit April).
1	...	...	10	177	220	200	...	Altheim.
1	...	...	6	470	525	...	LH	Aschach.
1	...	26	14	175	135	120	...	Attersee.
4	...	35	12	1.129	2.351	...	...	Braunau.
1	...	48	6	498	202	150	...	Ebensee.
1	...	...	11	259	224	200	...	Efferding.
1	...	...	6	372	180	160	...	Engelhartszell.
1	...	48	6	422	215	300	...	Enns (seit Juni).
1	...	...	12	151	197	120	...	Frankenmarkt.
1	...	60	6	597	605	...	...	Freistadt.
4	...	100	18	7.275	3.912	...	...	Gmunden.
1	...	60	12	766	543	...	...	Grein.
1	...	...	12	1.520	2.033	...	...	Hall.
1	...	60	6	134	161	150	...	Hallstatt.
1	...	...	6	163	133	200	...	Haslach (seit Mai).
3	...	130	36	7.352	4.717	...	...	Ischl.
1	...	30	6	310	138	180	...	Kammer.
1	...	...	6	452	649	...	...	Kirchdorf.
1	...	...	4	590	586	...	LH	Kremsmünster.
1	...	48	6	217	174	200	...	Kreuzen.
1	...	...	12	473	169	120	...	Lambach.
22	1	304	199	15.506	58.640	...	...	Linz.
1	...	...	6	431	658	...	...	Mattighofen.
1	...	...	6	243	230	200	...	Mauerkirchen.
1	...	54	6	543	631	...	L	Mauthausen.
1	...	...	12	297	503	...	LH	Micheldorf.
1	...	60	6	493	246	200	...	Mondsee.
1	...	...	6	924	719	...	...	Neufelden.
1	...	...	6	175	133	120	...	Neuhaus an der Donau.
1	...	...	12	75	125	120	...	Neumarkt bei Grieskirchen.
1	...	...	6	230	225	200	...	Obernberg.
1	...	60	6	97	[3]) 6	...	...	Oberweis.
1	...	...	6	114	89	150	80 fl.	Ottensheim (seit Juni).
1	...	36	6	202	152	120	...	Perg.
1	...	...	10	169	142	120	...	Peuerbach.
1	...	...	12	1.207	865	...	...	Ried.
1	...	36	6	710	643	...	...	Rohrbach.
1	...	...	12	648	297	240	...	Schärding.
1	...	...	12	153	137	120	...	Spital am Pyhrn.
3	...	108	18	7.955	3.550	...	L	Steyr.
1	...	...	12	381	138	120	120	Steyrling.
1	...	54	6	58	[3]) 9	...	...	Steyrermühle-Aichberg (seit Aug.)

Digitized by Google

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privatpersonen	Depeschen-Austräger	Amtsdiener, Diener
Suben	PC	L		2				1			
Traunkirchen	PC	L		2				1			
Unterach	PC	L		2				1			
Vöklabruck	N	L		2				1			
Weizenkirchen (seit Mai)	PC	L		2				1			
Wels	B	C	9	13	4	4					
Weyer	PC	L		2				1			
Windischgarsten	PC	L		2				1			
Zipf	PC	L		2				1			
Summe						45	14	43	2	6	1
Salzburg.											
Badgastein	B	L BC	2	3		[1] 1					
Gilgen St.	N	L		4				1			
Hallein	N	L		8	2			1			
Hofgastein (Mai-October)	PC	L		1				1			
Johann St.	N	L		2				1			
Lend	PC	L		2				1			
Lofer (seit Juli)	PC	L		2				1			
Mauterndorf (seit Juni)	PC	L		2				1			
Michael St.	N	L		3				1			
Radstadt	N	L		2				1			
Saalfelden	N	L		2				1			
Salzburg	H	N	13	20	1	27				3	1
Strobl (seit Juli)	PC	L		2				1			
Tamsweg	PC	L		2				1			
Zell am See	N	L		2				1			
Summe						28		13		3	1
Steiermark.											
Admont	PC	L		1				1			
Aflenz	N	L		1				1			
Andritz	P	L		1					1		
Anger (seit August)	PC	L		1				1			
Aussee	B	L/BC	3	2		1				1	
Birkfeld	PC	L		1				1			
Bruck an der Mur	B	C	6	4	2	3				1	
Burgau	PC	L		1				1			
Cilli	B	C	4	3	1	4				1	

[1]) 2 Monate 4, 1 Monat 7 Beamte.

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Elemente		Gulden				
1	. . .	. . .	6	72	158	150	. . .	Suben.
1	. . .	36	12	263	134	120	. . .	Traunkirchen.
1	. . .	48	6	317	136	120	. . .	Unterach.
1	. . .	. . .	10	539	542	. . .	LH	Vöcklabruck.
1	. . .	. . .	10	152	84	120	200 fl.	Weizenkirchen (seit Mai).
5	. . .	132	24	3.262	5.631	. . .	. . .	Wels.
1	. . .	72	6	386	154	120	. . .	Weyer.
1	. . .	48	6	292	248	220	. . .	Windischgarsten.
1	. . .	. . .	11	250	157	120	. . .	Zipf.
87	1	1.693	687	59.759	93.580			Summe.
								Salzburg.
1	. . .	66	12	3.106	2.290	. . .	. . .	Badgastein.
1	. . .	48	6	192	714	. . .	50 fl.	Gilgen St.
2	. . .	60	6	979	884	. . .	. . .	Hallein.
1	. . .	. . .	12	241	128	120	. . .	Hofgastein (Mai-October).
1	. . .	60	6	1.167	740	. . .	. . .	Johann St.
1	. . .	60	6	920	304	200	. . .	Lend.
1	. . .	72	6	135	69	120	. . .	Lofer (seit Juli).
1	. . .	72	6	59	115	130	. . .	Mauterndorf (seit Juni).
2	. . .	60	6	148	558	. . .	L	Michael St.
1	. . .	48	6	1.314	778	. . .	. . .	Radstadt.
1	. . .	72	6	953	490	. . .	LH 50 fl.	Saalfelden.
18	1	334	120	11.960	33.050	. . .	. . .	Salzburg.
1	. . .	60	6	60	83	120	. . .	Strobl (seit Juli).
1	. . .	27	8	133	144	120	. . .	Tamsweg.
1	. . .	60	6	1.065	647	. . .	H	Zell am See.
34	1	1.099	218	22.432	40.994			Summe.
								Steiermark.
1	. . .	60	12	561	367	240	. . .	Admont.
1	. . .	48	6	198	491	. . .	H	Aflenz.
1	. . .	47	6	186	266	180	LH	Andritz.
1	. . .	54	6	95	55	120	. . .	Anger (seit August).
1	. . .	48	6	2.138	1.817	. . .	. . .	Aussee.
1	. . .	36	6	155	168	120	. . .	Birkfeld.
2	. . .	120	18	1.864	3.236	. . .	. . .	Bruck an der Mur.
1	. . .	. . .	6	225	160	150	30 fl.	Burgau.
3	. . .	115	12	3.295	4.490	. . .	. . .	Cilli.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Ein-geschaltete Telegraphen-Linien: Staats	Ein-geschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Post-bedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsdiener, Diener
Deutsch-Landsberg	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Drachenburg (seit August)	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Eibiswald	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Eisenerz	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Fehring (seit December)	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Feldbach	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Friedauwerk	P	L	...	1	...	...	...	...	1	...	...
Friedberg	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Frohnleiten (seit November)	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Fürstenfeld	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Gleichenberg	B	L/BC	...	2	...	1	...	...	...	1	...
Gleisdorf (seit Juni)	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Gonobitz	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Gratz	H	N	24	17	6	38	20	...	...	9	2
Hartberg	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Ilz	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Judenburg	B	C	1	2	1	2	...	...	...	1	...
Kainberg (seit September)	P	L	...	1	...	...	...	...	1	...	...
Kindberg (seit August)	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Kirchbach (seit September)	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Knittelfeld (seit Juli)	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Krieglach (seit October)	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Leibnitz	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Leoben	B	C	4	3	2	5	...	...	...	1	...
Lietzen	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Luttenberg	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Mahrenberg	P	L	...	1	...	...	...	...	1	...	...
Marburg	H	N	7	8	3	9	...	...	...	1	...
Mariazell	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Mürzzuschlag	PC	C	...	1	...	...	...	2	...	...	...
Murau	P	L	...	1	...	...	...	...	1	...	...
Mureck	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Neuberg	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Neuhaus (Bad), (Juni-September)	G	BL	...	1	...	...	...	...	...	...	...
Pöllau	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Pettau	B	L	1	2	1	1	...	...	...	1	...
Pöltschach (seit März)	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Radegund St.	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Radkersburg	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Rann	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Römerbad (Mai-September)	B	BL	...	1	...	...	...	...	...	...	...
Rohitsch	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Rottenmann	N	L	...	1	1	...	...	1	...	...	...
Sauerbrunn (Juni-September)	B	BC	...	1	...	...	...	...	...	...	...
Spielfeld	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Stainz	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Steinbrücken	N	L	...	1	3	...	...	1	...	...	...
Tüffer (Bad), (Mai September)	B	BL	...	1	...	...	...	...	...	...	...
Vordernberg	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Weiz	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Local-zulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Elemente		Gulden				
1	...	...	6	950	561	...	LH	Deutsch-Landsberg.
1	...	20	6	33	27	120	...	Drachenburg (seit August).
1	...	...	6	805	545	...	LH	Eibiswald.
1	...	72	6	740	255	150	H	Eisenerz.
1	...	...	6	27	11	120	...	Fehring (seit December).
1	...	40	6	779	774	...	...	Feldbach.
1	...	48	6	151	126	120	...	Friedauwerk.
1	...	69	6	199	665	...	100 fl.	Friedberg.
1	...	54	6	71	22	120	...	Frohnleiten (seit November).
1	...	...	6	469	590	...	LH	Fürstenfeld.
1	...	36	6	2.969	1.993	...	...	Gleichenberg.
1	...	39	6	250	103	120	...	Gleisdorf (seit Juni).
1	...	...	6	511	515	...	LH	Gonobitz.
23	1	388	252	41.595	63.386	...	...	Gratz.
1	..	48	6	454	552	...	LH 100 fl.	Hartberg.
1	...	...	6	393	164	120	50 fl.	Ilz.
2	...	120	12	2.912	2.663	...	...	Judenburg.
1	...	39	6	130	39	120	...	Kainberg (seit September).
1	...	52	6	203	69	140	20 fl.	Kindberg (seit August).
1	...	45	6	41	32	120	...	Kirchbach (seit September).
1	...	60	6	351	130	200	...	Knittelfeld (seit Juli).
1	...	56	6	32	22	120	...	Krieglach (seit October).
1	...	56	6	743	373	300	...	Leibnitz.
3	...	156	18	4.159	4.938	...	...	Leoben.
1	...	60	6	1.098	620	...	...	Lietzen.
1	...	48	6	396	526	...	LH	Luttenberg.
1	...	...	6	194	212	200	...	Mahrenberg.
4	...	258	48	5.728	8.157	...	...	Marburg.
1	...	60	6	956	720	...	...	Mariazell.
1	...	56	...	1.082	577	500	...	Mürzzuschlag.
1	...	48	6	338	328	300	100 fl.	Murau.
1	...	...	6	369	492	...	LH	Mureck.
1	...	72	6	528	483	...	LH	Neuberg.
1	...	56	...	327	349	...	...	Neuhaus (Bad), (Juni-September).
1	...	36	6	169	136	120	LH	Pöllau.
1	...	48	6	2.012	1.781	...	...	Pettau.
1	...	40	6	439	211	220	...	Pöltschach (seit März).
1	...	36	6	671	300	240	...	Radegund St.
1	...	...	6	1.084	872	...	...	Radkersburg.
1	...	80	6	452	685	...	...	Rann.
1	...	72	6	487	380	...	...	Römerbad (Mai-September).
1	...	48	6	553	393	...	LH	Rohitsch.
1	...	52	...	515	450	...	LH	Rottenmann.
1	...	96	6	1.184	445	...	...	Sauerbrunn (Juni-September).
1	...	...	6	365	281	250	...	Spielfeld.
1	...	...	6	306	530	...	LH	Stainz.
1	...	50	6	452	570	...	...	Steinbrücken.
1	...	72	6	157	305	...	...	Tüffer (Bad), (Mai-September).
1	...	48	6	510	487	...	LH	Vordernberg.
1	..	36	6	414	596	...	LH	Weiz.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Wildon (seit November)	PC	L		1				1			
Windisch-Feistritz	P	L		1					1		
Windisch-Gratz	N	L		1				1			
Windisch-Landsberg (seit October)	PC	L		1				1			
Summe						64	20	45	6	17	2
Kärnten.											
Bleiberg	N	L		2				1			
Bleiburg	N	L		1				1			
Friesach	N	L		1	1			1			
Gmünd	N	L		1				1			
Hermagor	N	L		1				1			
Klagenfurt	H	N	6	8	4	10	4			2	1
Kötschach	PC	L		1				1			
Pontafel (seit December)	PC	L		1				1			
Prävali (seit December)	P	L		1					1		
Spital	N	L		2				1			
St. Paul (seit December)	PC	L		1				1			
Tarvis	N	L		1	1			1			
Villach	B	N/2	8	7	2	5				1	
Villacheralpe (Dobratsch), (Juli-Oct.)	N	BL		1							
Völkermarkt	P	L		1					1		
Wolfsberg	N	L		1				1			
Summe						15	4	11	2	3	1
Krain.											
Adelsberg	B	L		2	2	1					
Bartelmae St. (seit Juli)	PC	L		2				1			
Bischoflak	PC	L		2				1			
Černembl	PC	L		2				1			
Feistritz in der Wochein	P	L		1					1		
Gottschee	PC	L		2				1			
Gurkfeld (seit September)	P	L		2					1		
Idria	P	L		1					1		
Krainburg	N	L		2				1			
Laibach	H	N	21	14	5	11				1	3
Landstrass	PC	L		2				1			
Möttling	N	L		2				1			
Nassenfuss (seit Juni)	PC	L		1				1			
Neumarktl	N	L		2				1			
Ratschach (seit November)	PC	L		2				1			

In Verwendung stehende Morse- Apparate	In Verwendung stehende Hughes- Apparate	In Verwendung stehende Linien- Elemente	In Verwendung stehende Local- Elemente	Einnahmen Gulden	Ausgaben Gulden	Bestallung und Local-zulage Gulden	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	. . .	40	6	58	28	120	. . .	Wildon (seit November).
1	. . .	. . .	6	495	310	300	. . .	Windisch-Feistritz.
1	. . .	. . .	6	302	521	. . .	80 fl.	Windisch-Gratz.
1	. . .	20	6	73	29	120	. . .	Windisch-Landsberg (seit October).
94	1	3.349	690	89.398	111.379			Summe.
								Kärnten.
1	. . .	. . .	6	217	549	. . .	LH	Bleiberg.
1	. . .	. . .	6	226	534	. . .	LH	Bleiburg.
2	. . .	72	12	688	794	. . .	. . .	Friesach.
1	. . .	36	6	300	591	. . .	L	Gmünd.
1	. . .	24	6	261	503	. . .	LH	Hermagor.
10	. . .	180	54	8.776	14.406	. . .	. . .	Klagenfurt.
1	. . .	72	6	309	240	220	20 fl.	Kötschach.
1	. . .	48	6	19	17	200	. . .	Pontafel (seit December).
1	. . .	. . .	6	14	9	120	. . .	Prävali (seit December).
1	. . .	48	6	766	796	. . .	. . .	Spital.
1	. . .	. . .	6	15	17	200	40 fl.	St. Paul (seit December).
1	. . .	48	6	550	717	. . .	. . .	Tarvis.
3	. . .	154	18	4.042	6.180	. . .	. . .	Villach.
1	. . .	48	6	176	134	100	. . .	Villacheralpe (Dobratsch), (Juli-Oct.).
1	. . .	. . .	6	385	556	300	. . .	Völkermarkt.
1	. . .	. . .	6	956	652	. . .	LH	Wolfsberg.
28	. . .	730	162	17.700	26.695			Summe.
								Krain.
2	. . .	60	6	605	1.574	. . .	. . .	Adelsberg.
1	. . .	60	6	150	43	120	. . .	Bartelmae St. (seit Juli).
1	. . .	60	6	349	209	180	. . .	Bischoflak.
1	. . .	80	6	382	246	220	. . .	Černembl.
1	. . .	60	6	92	102	120	. . .	Feistritz in der Wochein.
1	. . .	80	6	447	294	240	. . .	Gottschee.
1	. . .	60	6	111	49	200	. . .	Gurkfeld (seit September).
1	. . .	30	6	249	195	180	. . .	Idria.
1	. . .	60	60	564	844	. . .	. . .	Krainburg.
6	. . .	440	86	7.973	14.833	. . .	. . .	Laibach.
1	. . .	80	6	221	127	120	. . .	Landstrass.
1	. . .	80	6	382	598	. . .	. . .	Möttling.
1	. . .	80	6	114	68	120	. . .	Nassenfuss (seit Juni).
1	. . .	60	6	224	596	. . .	L	Neumarktl.
1	. . .	60	6	5	5	120	. . .	Ratschach (seit November).

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsleiter, Post-bedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Radmannsdorf	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Reifnitz	P	L	...	2	...	...	...	...	1	...	...
Rudolfswerth	N	C	...	5	...	...	1	1	...	...	...
Seisenberg	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Stein	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Töplitz	P	L	...	2	...	...	...	...	1	...	...
Treffen	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Veldes (Mai-September)	B	BL	...	2	...	...	...	...	...	...	...
Wippach (seit August)	P	L	...	2	...	...	...	...	1	...	...
Summe	...	...	...	...	...	12	1	15	6	1	3
Oesterr.-illyr. Küstenland.											
Albona	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Buje	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Bescanuova (seit September)	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Canale (seit Juli)	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Capo d' Istria	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Cherso	N	L	...	5	...	...	...	1	...	...	...
Cervignano	P	L	...	1	...	...	...	...	1	...	...
Cittanuova	P	L	...	1	...	...	...	...	1	...	...
Cormons	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Dignano	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Fianona	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Flitsch (seit Juni)	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Görz	B	N	9	4	2	5	...	...	...	1	2
Gradisca	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Haidenschaft	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Lussin piccolo	B	C	5	2	...	2	...	...	...	1	...
Lussin grande	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Monfalcone	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Ossero	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Parenzo	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Pirano	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Pisino	B	C	5	7	...	2	...	...	...	...	...
Pola	B	N	3	4	...	4	...	...	...	1	1
Porer	S	C	...	1	...	...	...	...	[1]) 1	...	...
Rovigno	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Sessana	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Tolmein	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Triest	H	N	7	23	3	82	18	...	...	19	2
Umago	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Valle San Bartolomeo	P	L	...	1	...	...	...	...	[1]) 1	...	...

[1]) Ein Bedlensteter der Seebehörde versieht den Dienst. [2]) Die Ausgaben für die Station bestreitet die Se

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Local-zulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Elemente		Gulden				
1	. . .	60	6	208	157	180	. .	Radmannsdorf.
1	. . .	80	6	247	174	200	. . .	Reifnitz.
2	. . .	80	12	705	1.176	. . .	. . .	Rudolfswerth.
1	. . .	60	6	118	135	120	60 fl.	Seisenberg.
1	. . .	50	6	408	255	250	. . .	Stein.
1	. . .	60	6	98	157	150	. . .	Töplitz.
1	. . .	80	6	95	194	180	. . .	Treffen.
1	. . .	60	6	548	392	. . .	L.	Veldes (Mai-September).
1	. . .	60	6	110	51	120	. . .	Wippach (seit August).
31	. . .	1.940	234	14.435	22.474			Summe.
								Oesterr.-illyr. Küstenland.
1	. . .	60	6	346	119	120	. . .	Albona.
1	. . .	40	6	233	204	180	70 fl.	Buje.
1	. . .	50	6	97	72	120	50 fl.	Bescanuova (seit September).
1	. . .	50	4	103	68	200	. . .	Canale (seit Juli).
1	. . .	40	6	998	833	. . .	. . .	Capo d'Istria.
1	. . .	60	6	546	658	. . .	L.	Cherso.
1	. . .	50	6	756	291	230	. . .	Cervignano.
1	. . .	40	6	44	379	180	. . .	Cittanuova.
1	. . .	50	5	823	899	. . .	. . .	Cormons.
1	. . .	60	8	454	620	. . .	50 fl.	Dignano.
1	. . .	40	3	97	128	120	. . .	Fianona.
1	. . .	50	5	166	108	200	. . .	Flitsch (seit Juni).
4	. . .	113	18	8.033	8.467	. . .	. . .	Görz.
1	. . .	50	4	592	253	240	. .	Gradisca.
1	. . .	50	4	445	241	. . .	30 fl.	Haidenschaft.
2	. . .	100	12	4.123	2.332	. . .	. . .	Lussin piccolo.
1	. . .	50	6	159	590	. . .	L.	Lussin grande.
1	. . .	50	6	493	303	260	. .	Monfalcone.
1	. . .	60	6	131	130	120	60 fl.	Ossero.
1	. . .	24	4	719	757	. . .	. . .	Parenzo.
1	. . .	40	6	836	819	. . .	. . .	Pirano.
3	. . .	200	9	1.201	2.905	. . .	. . .	Pisino.
2	. . .	72	12	7.080	5.420	. . .	. . .	Pola.
1	. . .	12	6	. . . . [2])	. . .	. . .	. . .	Porer.
1	. . .	50	6	1.636	955	. . .	. . .	Rovigno.
1	. . .	60	6	410	248	200	. . .	Sessana.
1	. . .	50	6	292	633	. . .	. . .	Tolmein.
25	5	722	138	237.694	140.920	. . .	. . .	Triest.
1	. . .	60	6	358	627	. . .	. . .	Umago.
1	. . .	40	6	44 [2])	26	. . .	. . .	Valle San Bartolomeo.

behörde.

Digitized by Google

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Ein-geschaltete Tele-graphen-Linien: Staats-	Ein-geschaltete Tele-graphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Post-bedienstete	Privat Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Veglia	N	L		2				1			
Visco	N	L		2				1			
Visinada	P	L		2					1		
Volosca (seit Juni)	N	L		2				1			
Summe						95	18	24	5	22	5
Tirol.											
Achenkirchen (seit Juni)	PC	L		2				1			
Ala	N	L		1				1			
Arco	N	L		1				1			
Borgo	N	L		1				1			
Bozen	H	N	1	10	2	20	5				1
Brixen	B	C	3	4	3	3					
Bruneck	N	L		2				1			
Cavalese	N	L		1				1			
Cles	PC	L		2				1			
Comano (Juli-August)	B	L		2		[1]) 1					
Cortina d'Ampezzo	N	L		1				1			
Fondo (seit September)	PC	L		2				1			
Hall	N	L		2				1			
Hopfgarten (seit November)	N	L		2				1			
Imst	N	L		2				1			
Innsbruck	H	N	12	19	4	19	11				1
Jenbach (Mai-September)	B	BL		2		[3]) 1					
Kitzbühel	P	L		3					1		
Kössen	N	L		2				1			
Kufstein	N	L		2	2			1			
Landeck	B	C	4	6		2					
Levico	N	L		2				1			
Lienz	B	C		2	2	1	1				
Malé	PC	L		1				1			
Mals	N	L		2				1			
Meran	B	N/2	2	2		3					
Mezzolombardo	PC	L		2				1			
Nassereit	N	L		2				1			
Nauders	N	L		2				1			
Niederdorf	N	L		3				1			
Pergine	N	L		2				1			
Pertisau (Juni-September)	B	BL		2		[2]) 1					
Reutte	N	L		1				1			
Ried	NPC	L		2				1			
Riva	N	L		2				1			
Rovereto	B	C	3	4	4	2	1				

[1]) Aus dem Personalstande der Hauptstation Bozen. [2]) Einnahme 174 fl., garantirte Ergänzung 41 fl. [3]) Aus dem Per-

In Verwendung stehende Morse-Apparate	Hughes-Apparate	Linien-Elemente	Local-Elemente	Einnahmen (Gulden)	Ausgaben (Gulden)	Bestallung und Localzulage (Gulden)	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	. . .	50	6	323	611	. . .	LH	Veglia.
1	. . .	50	6	219	720	. . .	. . .	Visco.
1	. . .	60	6	158	128	120	. . .	Visinada.
1	. . .	50	6	291	440	. . .	. . .	Volosca (seit Juni).
65	5	2.603	352	269.900	171.934			Summe.
								Tirol.
1	. . .	48	24	104	101	120	. . .	Achenkirchen (seit Juni).
1	. . .	60	12	460	788	. . .	100 fl.	Ala.
1	. . .	30	6	506	595	. . .	L u. 25 fl.	Arco.
1	. . .	60	6	480	610	. . .	L u. 25 fl.	Borgo.
11	. . .	240	16	8.173	24.142	. . .	. . .	Bozen.
3	. . .	72	6	831	4.166	. . .	. . .	Brixen.
1	. . .	72	6	595	644	. . .	L	Bruneck.
1	. . .	60	12	336	576	. . .	LH	Cavalese.
1	. . .	. . .	6	435	150	120	. . .	Cles.
1	. . .	. . .	6 [2]	225	96	. . .	L	Comano (Juli-August).
1	. . .	36	6	333	568	. . .	LH	Cortina d'Ampezzo.
1	. . .	. . .	6	79	32	80	. . .	Fondo (seit September).
1	. . .	48	12	603	606	. . .	. . .	Hall.
1	. . .	48	12	176	147	. . .	LH	Hopfgarten (seit November).
1	. . .	72	6	400	618	. . .	L	Imst.
21	. . .	96	18	10.014	36.673	. . .	. . .	Innsbruck.
1	. . .	60	12	357	335	. . .	. . .	Jenbach (Mai-September).
1	. . .	72	6	760	225	200	. . .	Kitzbühel.
1	. . .	60	6	163	560	. . .	LH	Kössen.
2	. . .	60	24	995	836	. . .	. . .	Kufstein.
2	. . .	144	12	323	2.381	. . .	. . .	Landeck.
1	. . .	48	6	844	609	. . .	LH	Levico.
1	. . .	72	12	844	2.182	. . .	. . .	Lienz.
1	. . .	. . .	6	320	100	80	. . .	Malé.
1	. . .	72	6	236	415	. . .	L	Mals.
1	. . .	72	. . .	6.000	3.911	. . .	. . .	Meran.
1	. . .	. . .	6	482	122	80	. . .	Mezzolombardo.
1	. . .	60	6	110	554	. . .	LH	Nassereit.
1	. . .	60	6	160	582	. . .	. . .	Nauders.
1	. . .	72	6	444	535	. . .	LH	Niederdorf.
1	. . .	48	6	379	476	. . .	LH	Pergine.
1	. . .	48	12	182	209	. . .	. . .	Pertisau (Juni-September).
1	. . .	60	6	573	531	. . .	LH	Reutte.
1	. . .	60	6	121	411	120	. . .	Ried.
1	. . .	48	12	1.307	822	. . .	. . .	Riva.
4	. . .	81	6	2.640	3.331	. . .	. . .	Rovereto.

sonalstande der Hauptstation Innsbruck.

Digitized by Google

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Schlanders	N	L		2				1			
Seehof (Juni-September)	B	BL		2		[1]) 1					
Silz	P	L		2					1		
St. Johann	N	L		4				1			
Telfs	N	L		4				1			
Tione	N	L		1				1			
Trient	B	N	9	7	2	5					2
Waidring (seit Juni)	PC	L		2				1			
Wörgl (seit Juni)	N	L		2				1			
Summe						59	18	31	2		4
Vorarlberg.											
Bezau	PC	L		2				1			
Bludenz	N	L		2	1			1			
Bregenz	H	N	5	12	2	32	5			2	1
Dornbirn	N	L		2				1			
Egg	PC	L		2				1			
Feldkirch	B	C	3	5	4	2					
Hittisau	PC	L		2				1			
Hohenems	N	L		2				1			
Krumbach	PC	L		2				1			
Vaduz (Liechtenstein)	PC	L		1				1			
Summe						34	5	8		2	1
Tirol und Vorarlberg im Ganzen						93	23	39	2	2	5
Böhmen.											
Adlerkosteletz	PC	L		2				1			
Arnau	N	L		2				1			
Asch	B	C	2	6		2					
Aujezd an der Mies	P	L		2					1		
Auscha	N	L		2				1			
Aussig	H	N	5	11	6	15				2	1
Bärringen	PC	L		2				1			
Bauschowitz	PC	L		2				1			
Bechin	PC	L		1				1			
Bejchor	P	L		1					1		
Benatek (Alt-)	PC	L		2				1			

[1]) Aus dem Personalstande der Hauptstation Innsbruck

In Verwendung stehende Apparate: Morse-	Hughes-	Elemente: Linien-	Local-	Gulden: Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Local-zulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	. . .	72	12	162	561	. . .	LH	Schlanders.
1	. . .	48	24	195	204	. . .	LH	Seehof (Juni-September).
1	. . .	60	6	116	107	100	. . .	Silz.
1	. . .	60	6	467	582	. . .	LH	St. Johann.
1	. . .	72	6	250	563	. . .	LH	Telfs.
1	. . .	. . .	6	246	586	. . .	LH	Tione.
6	. . .	280	6	6.573	7.066	. . .	. . .	Trient.
1	. . .	51	12	88	99	120	. . .	Waidring (seit Juni).
1	. . .	72	12	535	619	. . .	. . .	Wörgl (seit Juni).
87	. . .	2.854	412	49.622	100.023			Summe.
								Vorarlberg.
1	. . .	. . .	12	144	112	100	. . .	Bezau.
2	. . .	60	12	586	653	. . .	L	Bludenz.
13	6	372	72	2.931	42.201	. . .	. . .	Bregenz.
1	. . .	72	12	668	689	. . .	L	Dornbirn.
1	. . .	. . .	12	209	116	100	. . .	Egg.
3	. . .	90	12	3.371	2.864	. . .	. . .	Feldkirch.
1	. . .	. . .	12	131	112	100	. . .	Hittisau.
1	. . .	72	12	922	706	. . .	L	Hohenems.
1	. . .	. . .	12	72	106	100	. . .	Krumbach.
1	. . .	36	12	97	149	140	. . .	Vaduz (Liechtenstein).
25	6	702	180	9.131	47.708			Summe.
112	6	3.556	592	58.753	147.731			Tirol und Vorarlberg im Ganzen.
								Böhmen.
1	. . .	60	6	1.209	267	250	. . .	Adlerkosteletz.
1	. . .	52	12	1.930	923	. . .	. . .	Arnau.
1	. . .	84	12	3.111	2.635	. . .	. . .	Asch.
1	. . .	6	6	232	141	120	. . .	Aujezd an der Mies.
1	. . .	50	8	2.018	943	. . .	. . .	Auscha.
12	. . .	192	55	5.835	18.818	. . .	. . .	Aussig.
1	. . .	. . .	6	406	184	160	. . .	Bärringen.
1	. . .	. . .	6	532	162	120	. . .	Bauschowitz.
1	. . .	14	6	375	151	120	140 fl.	Bechin.
1	. . .	. . .	6	366	224	200	. . .	Bejchor.
1	. . .	36	6	968	176	140	100 fl.	Benatek (Alt-).

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Ein-geschaltete Staats- Telegraphen-Linien	Ein-geschaltete Eisenbahn- Telegraphen-Linien	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Post-bedienstete	Privat-Personen	Depeschen Austräger	Amtsboten, Diener
Beneschau bei Prag	B	L	6	4		1					
Beneschau bei Kaplitz	PC	L		1				1			
Bergreichenstein	N	L		2				1			
Bilin	N	L		1				1			
Bischofteinitz	PC	L		2				1			
Blatna	PC	L		2				1			
Bodenbach	B	N		6	6	3				1	1
Böhmisch-Aicha	N	L		2				1			
Böhmisch-Brod	N	L		2				1			
Böhmisch-Kamnitz	B	L	1	3		1					
Böhmisch-Leipa	B	C	5	7	2	3					
Böhmisch-Skalitz	PC	L		2				1			
Böhmisch-Trübau	BN	L		4	3			¹)			
Böhmisch-Zwickau	N	L		2				1			
Brandeis	N	L		2				¹)			
Braunau	N	L		1				1			
Březnitz	NPC	L		2				1			
Brünnlitz (seit Februar)	PC	L		2				1			
Brüx	B	C	3	5	2	1	1				
Buchau	PC	L		2				1			
Budweis	H	N	14	15	4	10	10			1	2
Carlsbad	H	N/2 BN	9	11	2	²)10					1
Časlau	N	L		4				1			
Chejnow (seit October)	PC	L		2				1			
Chlumetz	N	L		1				1			
Chotzen	P	L		2					1		
Chrudim	N	L		2				1			
Dauba	N	L		2				1			
Deutsch-Brod	N	L		4				1			
Dobrawitz	N	L		2				1			
Dobřisch	PC	L		2				1			
Dobruschka	PC	L		2				1			
Dux	B	C		2		2					
Eger	H	N	2	17	7	11				1	1
Einsiedl	NPC	L		2				1			
Eipel	N	L		2				1			
Eisenstein	PC	L		2				1			
Elbogen	N	L		2				1			
Falkenau bei Eger	N	L		3				1			
Franzensbad	B	C BN/2	2	10		3				1	
Frauenberg	P	L		2					1		
Freiheit	PC	L		2				1			
Friedland	PC	L		2				1			
Gabel	PC	L		2				1			
Gablonz	N	L		2				1			
Georgswalde	N	L		2				1			

¹) Ein Candidat versieht den Dienst. ²) 4 Monate 6, 2 Monate 9 Beamte.

In Verwendung stehende								Land und Stationen
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	
Apparate		Elemente		Gulden				
1	...	60	12	746	1.490	...	...	Beneschau bei Prag.
1	...	...	6	208	150	130	...	Beneschau bei Kaplitz.
1	...	...	6	619	525	...	...	Bergreichenstein.
1	...	...	6	683	539	...	...	Bilin.
1	...	6	6	622	170	120	H 40 fl.	Bischofteinitz.
1	...	64	6	515	165	120	100 fl.	Blatna.
5	...	90	30	3.823	4.498	...	...	Bodenbach.
1	...	...	8	960	670	...	LH	Böhmisch-Aicha.
1	...	24	6	677	830	...	20 fl.	Böhmisch-Brod.
1	...	48	6	1.325	1.740	...	...	Böhmisch-Kamnitz.
3	...	84	32	2.359	4.448	...	...	Böhmisch-Leipa.
1	...	...	6	1.090	226	250	...	Böhmisch-Skalitz.
2	...	76	12	604	1.363	...	...	Böhmisch-Trübau.
1	...	...	12	863	826	...	60 fl.	Böhmisch-Zwickau.
1	...	...	6	1.714	650	...	H	Brandeis.
1	...	14	8	1.789	878	...	...	Braunau.
1	...	50	6	626	647	120	LH	Březnitz.
1	...	48	6	636	124	120	...	Brünnlitz (seit Februar).
2	...	75	24	2.396	2.018	...	...	Brüx.
1	...	...	6	398	143	200	50 fl.	Buchau.
11	...	104	12	7.510	16.314	...	...	Budweis.
7	...	172	42	23.106	9.596	...	...	Carlsbad.
1	...	52	6	1.579	916	...	...	Časlau.
1	...	...	6	70	33	120	H	Chejnow (seit October).
1	...	...	6	1.054	641	...	LH	Chlumetz.
1	...	...	8	933	215	120	133 fl.	Chotzen.
1	...	...	6	1.523	1.000	...	H	Chrudim.
1	...	44	6	988	724	...	...	Dauba.
1	...	48	4	1.312	831	...	...	Deutsch-Brod.
1	...	...	6	785	614	...	LH	Dobrawitz.
1	...	...	6	473	192	160	...	Dobřisch.
1	...	...	6	224	134	120	...	Dobruschka.
1	...	...	6	1.979	2.084	...	...	Dux.
10	...	264	36	4.914	9.215	...	...	Eger.
1	...	...	6	446	300	120	...	Einsiedl.
1	...	...	6	302	508	...	LH	Eipel.
1	...	...	6	728	156	120	...	Eisenstein.
1	...	...	6	543	639	...	L	Elbogen.
1	...	18	6	2.174	1.033	...	...	Falkenau bei Eger.
4	...	129	12	9.413	4.462	...	...	Franzensbad.
1	...	32	6	476	217	160	...	Frauenberg.
1	...	...	6	588	226	200	...	Freiheit.
1	...	...	12	1.342	274	200	...	Friedland.
1	...	32	12	367	235	200	...	Gabel.
1	...	41	6	3.039	954	...	...	Gablonz.
1	...	...	6	428	517	...	LH	Georgswalde

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Post-bedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Görkau	N	L		2				1			
Goltsch-Jenikau	N	L		2				1			
Graslitz	N	L		1				1			
Gratzen	N	L		3				1			
Grottau	PC	L		1				1			
Grulich	N	L		2				1			
Haid	P	L		2					1		
Haida	N	L		4				1			
Haindorf	PC	L		2				1			
Hartmanitz	PC	L		2				1			
Haslau	PC	L		2				1			
Heřmanměstec	N	L		2				1			
Hermanseifen	PC	L		2				1			
Hirschberg	PC	L		2				1			
Hohenbruck	N	L		4				1			
Hohenelbe	B	C	4	4		2					
Hohenfurt	NPC	L		2				1			
Hohenmauth	PC	L		2				1			
Horaždiowitz	N	L		2				1			
Hořitz	N	L		2				1			
Humpoletz	N	L		2				1			
Jaroměř	PC	L		2				1			
Jenschowitz	PC	L		2				1			
Jičin	B	C	3	7	2	2					
Joachimsthal	N	L		1				1			
Johannisbad (Mai-September)	B	BC		2		[1]					
Josephstadt	B	N	8	6	4	5				1	
Josephsthal	PC	L		2				1			
Jungbunzlau	B	C	6	8	4	3					
Jungwoschitz	PC	L		1				1			
Kaaden	N	L		3				1			
Kamenitz bei Eule	PC	L		1				1			
Kaplitz	PC	L		2				1			
Karbitz	P	L		2					1		
Kladno	N	L		2	2			1			
Klattau	N	L		2				1			
Klösterle	PC	L		2				1			
Königgrätz	B	C	4	4	2	2					
Königinhof	N	L		1				1			
Kolin	B	N	3	8	2	6					
Kolleschowitz	PC	L		1				1			
Komotau	B	C	4	4	6	3					
Kralowitz	PC	L		1				1			
Kralup	N	L		2				1			
Kratzau	PC	L		2				1			
Krumau	N	L		2				1			
Kuschwarda	PC	L		1				1			

[1]) 4 Monate 1, 1 Monat 2 Beamte.

In Verwendung stehende				Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Local-zulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-					
Apparate		Elemente		Gulden				
1	. . .	. . .	12	1.354	940	. . .	. . .	Görkau.
1	. . .	. . .	12	1.307	784	. . .	. . .	Goltsch-Jenikau.
1	. . .	. . .	6	1.048	759	. . .	. . .	Graslitz.
1	. . .	67	6	631	609	. . .	LH	Gratzen.
1	. . .	. . .	6	728	229	200	. . .	Grottau.
1	. . .	52	6	644	544	. . .	LH	Grulich.
1	. . .	. . .	6	664	158	120	LH	Haid.
1	. . .	30	12	1.114	766	. . .	. . .	Haida.
1	. . .	. . .	6	670	139	120	40 fl.	Haindorf.
1	. . .	. . .	6	531	140	120	. . .	Hartmanitz.
1	. . .	. . .	6	221	145	120	. . .	Haslau.
1	. . .	. . .	6	862	825	. . .	H u 85 fl.	Heřmanměstec.
1	. . .	. . .	6	289	148	120	. . .	Hermanseifen.
1	. . .	. . .	8	379	227	200	. . .	Hirschberg.
1	. . .	48	6	454	478	. . .	LH	Hohenbruck.
1	. . .	52	12	2.234	2.776	. . .	. . .	Hohenelbe.
1	. . .	60	6	496	325	120	H u. 50 fl.	Hohenfurt.
1	. . .	42	6	972	281	200	. . .	Hohenmauth.
1	. . .	48	6	688	545	. . .	LH	Horaždiowitz.
1	. . .	. . .	12	1.048	625	. . .	130 fl.	Hořitz.
1	. . .	60	6	664	756	. . .	. . .	Humpoletz.
1	. . .	. . .	8	1.056	198	120	. . .	Jaroměř.
1	. . .	. . .	6	289	141	130	. . .	Jenschowitz.
2	. . .	173	12	4.050	3.116	. . .	. . .	Jičin.
1	. . .	24	6	425	785	. . .	. . .	Joachimsthal.
1	. . .	. . .	6	932	270	. . .	. . .	Johannisbad (Mai-September).
3	. . .	104	18	1.525	7.678	. . .	. . .	Josephstadt.
1	. . .	. . .	6	611	35	. . .	. . .	Josephsthal.
3	. . .	72	18	3.605	3.970	. . .	. . .	Jungbunzlau.
1	. . .	. . .	6	293	140	120	180 fl.	Jungwoschitz.
1	. . .	12	6	977	584	. . .	LH	Kaaden.
1	. . .	24	6	483	121	120	. . .	Kamenitz bei Eule.
1	. . .	60	6	248	181	150	. . .	Kaplitz.
1	. . .	. . .	6	427	145	170	. . .	Karbitz.
2	. . .	25	6	693	660	. . .	LH	Kladno.
1	. . .	36	6	1.903	1.080	. . .	. . .	Klattau.
1	. . .	. . .	6	248	193	120	LH	Klösterle.
2	. . .	28	20	3.908	2.938	. . .	. . .	Königgrätz.
1	. . .	. . .	6	1.625	915	. . .	. . .	Königinhof.
4	. . .	124	24	3.499	7.211	. . .	. . .	Kolin.
1	. . .	. . .	6	558	179	120	. . .	Kolleschowitz.
4	. . .	102	24	3.669	3.109	. . .	. . .	Komotau.
1	. . .	. . .	6	284	133	120	H u. 60 fl.	Kralowitz.
1	. . .	. . .	6	612	909	. . .	55 fl.	Kralup.
1	. . .	. . .	6	375	147	120	. . .	Kratzau.
1	. . .	36	6	1.545	728	. . .	LH	Krumau.
1	. . .	48	6	285	141	120	. . .	Kuschwarda.

Digitized by Google

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Kuttenberg	B	L	5	2		1					
Landskron	NPC	L		1				1			
Laun	N	L		2				1			
Lautschin	PC	L		2				1			
Ledetz	PC	L		2				1			
Leitmeritz	B	C	2	4		2					
Leitomischl	N	L		2				1			
Libějic	PC	L		2				1			
Libochowitz	PC	L		1				1			
Lichtenstein	P	L		1					1		
Liebwerda (Mai-September)	PC	BL		2				[1])			
Lissa	PC	L		2				1			
Lobositz	N	L		3				[2])			
Lomnitz	N	L		1				1			
Luditz	N	L		2				1			
Maffersdorf	PC	L		2				1			
Mariaschein	PC	L		2				1			
Marienbad	B	C BN/2	7	13		4					
Marschendorf	PC	L		1				1			
Melnik	B	C	1	2		1	1				
Mies	P	C		2					1		
Mirowitz (seit Juni)	PC	L		2				1			
Mittellangenau	PC	L		2				1			
Moldauthein	PC	L		2				1			
Morchenstern	PC	L		2				1			
Mscheno	PC	L		2				1			
Münchengrätz	N	L		2				1			
Nachod	N	L		4				1			
Nechanitz	P	L		1					1		
Nepomuk	P	L		2					1		
Netolitz	N	L		2				1			
Neubistritz	N	L		2				1			
Neubydžow	B	C	2	3	2	2					
Neudek	N	L		2				1			
Neuern	PC	L		2				1			
Neugedein	PC	L		2				1			
Neuhaus	B	L	5	6		1					
Neuhof bei Kolin	PC	L		2				1			
Neumarkt	P	L		2					1		
Neustadt an der Mettau	PC	L		2				1			
Neustadtl (seit December)	PC	L		1				1			
Neuwelt	PC	L		1				1			
Niemes	NPC	L		2				1			
Nimburg	N	L		2				1			
Nixdorf	N	L		1				1			
Oberleutensdorf	P	L		2					1		
Oberplan	PC	L		2				1			

[1]) Ein Postbeamter versieht den Dienst. [2]) Ein Candidat versieht den Dienst.

In Verwendung stehende Apparate: Morse-	Hughes-	Elemente: Linien-	Local-	Gulden: Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	. . .	20	6	2.160	2.504	. . .	. . .	Kuttenberg.
1	. . .	. . .	6	568	586	200	. . .	Landskron.
1	. . .	48	6	1.309	947	. . .	. . .	Laun.
1	. . .	. . .	6	908	208	150	. . .	Lautschin.
1	. . .	30	6	350	159	120	20 fl.	Ledetz.
1	. . .	92	6	3.314	3.029	. . .	. . .	Leitmeritz.
1	. . .	. . .	6	964	635	. . .	LH	Leitomischl.
1	. . .	. . .	4	322	146	120	. . .	Libějic.
1	. . .	. . .	6	700	209	160	110 fl.	Libochowitz.
1	. . .	6	12	228	134	120	. . .	Lichtenstein.
1	. . .	. . .	12	180	49	. . .	. . .	Liebwerda (Mai-September).
1	. . .	. . .	6	1.041	266	180	. . .	Lissa.
1	. . .	24	6	1.627	893	. . .	. . .	Lobositz.
1	. . .	. . .	12	469	456	. . .	LH	Lomnitz.
1	. . .	28	6	564	531	. . .	. . .	Luditz.
1	. . .	. . .	12	589	155	120	. . .	Maffersdorf.
1	. . .	. . .	6	395	154	150	. . .	Mariaschein.
4	. . .	132	24	12.822	5.151	. . .	. . .	Marienbad.
1	. . .	. . .	6	405	179	160	. . .	Marschendorf.
1	. . .	60	4	1.492	2.033	. . .	. . .	Melnik.
1	. . .	30	6	629	183	120	80 fl.	Mies.
1	. . .	48	6	149	93	120	. . .	Mirowitz (seit Juni).
1	. . .	48	12	265	131	120	LH	Mittellangenau.
1	. . .	. . .	6	462	301	250	L u. 130 fl.	Moldauthein.
1	. . .	. . .	6	591	153	120	70 fl.	Morchenstern.
1	. . .	48	6	242	123	120	. . .	Mscheno.
1	. . .	42	8	1.001	783	. . .	. . .	Münchengrätz.
1	. . .	60	6	1.528	838	. . .	. . .	Nachod.
1	. . .	. . .	6	404	141	120	. . .	Nechanitz.
1	. . .	. . .	8	330	224	120	50 fl.	Nepomuk.
1	. . .	. . .	7	367	522	. . .	LH	Netolitz.
1	. . .	60	6	460	532	. . .	LH	Neubistritz.
2	. . .	29	6	2.077	2.695	. . .	. . .	Neubydžow.
1	. . .	. . .	6	510	523	. . .	LH	Neudek.
1	. . .	32	6	654	178	200	. . .	Neuern.
1	. . .	. . .	6	266	122	120	150 fl.	Neugedein.
1	. . .	60	6	1.810	2.102	. . .	. . .	Neuhaus.
1	. . .	. . .	6	373	134	120	. . .	Neuhof bei Kolin.
1	. . .	. . .	6	158	130	120	L u. 18 fl.	Neumarkt.
1	. . .	. . .	8	277	149	120	. . .	Neustadt an der Mettau.
1	. . .	20	6	21	. . . .	120	. . .	Neustadtl (seit December).
1	. . .	. . .	6	284	135	120	. . .	Neuwelt.
1	. . .	. . .	8	993	620	300	. . .	Niemes.
1	. . .	42	6	1.256	912	. . .	80 fl.	Nimburg.
1	. . .	. . .	6	756	592	. . .	L u. 50 fl.	Nixdorf.
1	. . .	. . .	6	482	185	120	50 fl.	Oberleutensdorf.
1	. . .	. . .	6	401	153	120	. . .	Oberplan.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Opočno	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Pardubitz	H	N	16	15	5	[1] 22	..	..	..	1	1
Patzau	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Petschek	PC	L	...	1	..	..	..	1	..	..	..
Petschau	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Pilgram	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Pilsen	H	N	12	14	10	12	8	..	..	1	2
Pisek	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Plan	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Platz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Počatek	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Podersam	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Podiebrad	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Polička	N	L	...	1	..	..	..	1	..	..	..
Politz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Polna	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Postelberg	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Prachatitz	N	L	...	4	..	..	..	1	..	..	..
Prag, Bubna (seit März)	B	L	...	2	..	[2]	..	..	..	..	..
Prag, Hauptstation	H	N	13	39	9	107	29	..	..	..	2
Prag, Hradschin (seit März)	P	L	...	1	..	..	..	..	1	..	..
Prag, Karolinenthal	B	C	...	3	..	2	..	..	..	..	..
Prag, Kleinseite	B	N	1	5	1	5	..	..	..	2	..
Prag, Smichow	B	C	...	4	5	4	..	..	..	..	..
Prag, Wyšehrad (seit März)	N	C	...	2	..	..	[4]	..	..	..	..
Pressnitz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Přestitz	PC	L	...	1	..	..	..	1	..	..	..
Přibislau (seit August)	PC	L	...	1	..	..	..	1	..	..	..
Přibram	B	L	5	4	..	1	..	..	..	..	..
Protiwin (seit November)	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Radonitz (seit April)	P	L	...	1	..	..	..	..	1	..	..
Rakonitz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Raudnitz	B	L	2	2	..	1	..	..	..	..	..
Reichenau	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Reichenberg	H	N	14	16	4	22	10	..	..	3	1
Reichstadt (Juni-September)	B	E/N	...	1	..	[3]	..	..	..	..	..
Říčan	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Rochlitz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Rokytnitz	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Rosenberg (seit Mai)	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Rossbach (seit Januar)	N	L	...	1	..	..	..	1	..	..	..
Rumburg	B	C	3	5	2	[5] 3	..	..	..	..	..
Saaz	B	C	1	5	4	4	..	..	..	..	..
Sangerberg	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Schatzlar	P	L	...	1	..	..	..	..	1	..	..
Schlackenwerth (seit Juli)	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Schlaggenwald	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..

[1] 9 Monate 20 Beamte. [2] Ein Beamter aus dem Stande der Hauptstation Prag. [3] Ausserdem 1 Apparat …

In Verwendung stehende Morse- (Apparate)	Hughes- (Apparate)	Linien- (Elemente)	Local- (Elemente)	Einnahmen (Gulden)	Ausgaben (Gulden)	Bestallung und Localzulage (Gulden)	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	...	28	6	639	599	...	LH	Opočno.
13	...	166	34	4.822	16.325	...	...	Pardubitz.
1	...	...	6	479	145	120	...	Patzau.
1	...	...	6	911	180	120	60 fl.	Petschek.
1	...	...	6	452	236	120	...	Petschau.
1	...	60	6	704	807	...	...	Pilgram.
11	...	208	84	12.111	18.023	...	...	Pilsen.
1	...	72	6	1.475	710	...	LH	Pisek.
1	...	48	6	724	687	...	...	Plan.
1	...	...	6	291	142	120	H u. 60 fl.	Platz.
1	...	60	6	539	686	...	...	Počatek.
1	...	...	12	769	615	...	LH	Podersam.
1	...	...	6	1.135	414	300	...	Podiebrad.
1	...	16	6	744	533	...	LH	Polička.
1	...	...	8	537	155	120	...	Politz.
1	...	...	6	394	160	200	...	Polna.
1	...	60	6	591	541	...	LH	Postelberg.
1	...	88	6	670	569	...	LH	Prachatitz.
1	...	...	6	645	608	...	...	Prag, Bubna (seit März).
40	[4]) 2	510	80	109.784	138.970	...	...	Prag, Hauptstation.
1	...	...	6	409	364	240	...	Prag, Hradschin (seit März).
1	...	...	6	4.140	2.720	...	...	Prag, Karolinenthal.
3	...	24	36	7.791	6.992	...	...	Prag, Kleinseite.
3	...	88	18	4.227	4.152	...	...	Prag, Smichow.
1	...	...	6	923	1.218	...	...	Prag, Wyšehrad (seit März).
1	...	60	6	445	152	120	...	Pressnitz.
1	...	...	6	572	168	120	H u 100 fl.	Přestitz.
1	...	...	6	166	44	120	...	Přibislau (seit August).
1	...	88	6	1.205	1.497	...	...	Přibram.
1	...	40	6	39	13	120	...	Protiwin (seit November).
1	...	...	6	294	92	120	L	Radonitz (seit April).
1	...	24	6	1.282	300	200	...	Rakonitz.
1	...	38	12	1.859	1.775	...	...	Raudnitz.
1	...	30	6	899	594	...	LH	Reichenau.
14	1	212	72	14.642	26.912	...	...	Reichenberg.
1	...	...	12	202	34	...	...	Reichstadt (Juni-September).
1	...	...	6	144	137	120	...	Říčan.
1	...	52	12	474	236	200	...	Rochlitz.
1	...	60	6	471	511	...	LH	Rokytnitz.
1	...	48	4	106	68	120	H u. 94 fl.	Rosenberg (seit Mai).
1	...	...	6	384	636	...	LH	Rossbach (seit Januar).
4	...	40	24	2.463	4.036	...	...	Rumburg.
3	...	132	36	6.123	4.676	...	...	Saaz.
1	...	...	6	575	615	...	LH	Sangerberg.
1	...	...	8	1.484	314	200	H	Schatzlar.
1	...	...	6	188	62	120	.	Schlackenwerth (seit Juli).
1	...	...	6	400	579	...	LH	Schlaggenwald.

Meyer. [4]) Zwei Telegraphistinen aus dem Stande der Hauptstation Prag. [5]) 4 Monate 4 Beamte.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Schlan	B	L	3	3	2	1					
Schluckenau	N	L		2				1			
Schönbach	PC	L		1				1			
Schönfeld (seit Juli)	PC	L		2				1			
Schönlinde	N	L		2				1			
Schönpriesen (seit Januar)	N	L		2				1			
Schüttenhofen	N	L		3				1			
Schwarzkosteletz	PC	L		2				1			
Selčan	PC	L		1				1			
Senftenberg	N	L		2				1			
Smiřitz	N	L		2				1			
Sobieslau	PC	L		2				1			
Starkenbach	N	L		2				1			
Steinschönau	PC	L		1				1			
Strakonitz	B	C	9	4	2	2					
Swolenowes	PC	L		1				1			
Tabor	B	C	4	4	2	2					
Tachau	PC	L		2				1			
Tannwald	N	L		3				[1]			
Taus	B	C	6	2		1	1				
Tepl	N	L		2				1			
Teplitz	B	C / BN/2		8	2	[2] 5					
Tetschen	B	N		6	2	[3] 3					
Theresienstadt	N	L		2				1			
Trautenau	B	C	5	9	4	6					
Tremles (seit Juli)	P	L		2					1		
Tschemin	P	L		2					1		
Tschernoschin (seit Mai)	PC	L		2				1			
Türmitz	PC	L		2				1			
Turnau	N	L		2				1			
Tuschkau	PC	L		2				1			
Ullitz (seit Juni)	PC	L		2				1			
Unter-Beřkowitz	PC	L		2				1			
Wällischbirken	P	L		2					1		
Wallern	PC	L		2				1			
Warnsdorf	B	C	4	2		2					
Wartenberg	P	C		2					1		
Weseritz	PC	L		1				1			
Wiesenthal	PC	L		2				1			
Wildenschwert	PC	L		2				[4]			
Wildstein	PC	L		2				1			
Winterberg	N	L		2				1			
Wittingau	N	L		2				1			
Wlaschim	N	L		2				1			
Wodnian	N	L		2				1			
Wolin	PC	L		2				1			

[1]) Ein Candidat versieht den Dienst. [2]) 1 Monat 3 Beamte. [3]) 9 Monate 4 Beamte. [4]) Ein Postbeamter versieht

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Local-zulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Elemente		Gulden				
1	. . .	60	8	1.777	1.763	. . .	. . .	Schlan.
1	. . .	. . .	6	867	696	. . .	50 fl.	Schluckenau.
1	. . .	12	4	192	126	120	75 fl.	Schönbach.
1	. . .	. . .	6	244	69	120	. . .	Schönfeld (seit Juli).
1	. . .	. . .	12	1.042	810	. . .	. . .	Schönlinde.
1	. . .	44	4	300	535	. . .	LH	Schönpriesen (seit Januar).
1	. . .	50	6	1.459	803	. . .	LH	Schüttenhofen.
1	. . .	. . .	6	314	148	120	. . .	Schwarzkosteletz.
1	. . .	. . .	6	469	192	120	80 fl.	Selčan.
1	. . .	60	6	650	580	. . .	LH	Senftenberg.
1	. . .	. . .	12	706	557	. . .	LH u. 50 fl.	Smiřitz.
1	. . .	60	12	638	263	200	. . .	Sobieslau.
1	. . .	52	12	596	564	. . .	H	Starkenbach.
1	. . .	. . .	12	971	238	200	H	Steinschönau.
2	. . .	72	12	1.832	2.727	. . .	. . .	Strakonitz.
1	. . .	. . .	6	183	132	120	. . .	Swolenowes.
1	. . .	81	6	1.877	3.352	. . .	. . .	Tabor.
1	. . .	24	12	696	262	200	. . .	Tachau.
1	. . .	70	6	1.277	1.168	. . .	. . .	Tannwald.
1	. . .	30	6	1.014	2.106	. . .	. . .	Taus.
1	. . .	8	4	273	514	. . .	LH	Tepl.
4	. . .	138	24	12.461	7.066	. . .	. .	Teplitz.
3	. . .	84	18	5.946	5 275	. . .	. . .	Tetschen.
1	. . .	. . .	6	1.136	685	. . .	L	Theresienstadt.
7	. . .	180	42	5.860	5.062	. . .	. . .	Trautenau.
1	. . .	. . .	6	114	66	120	. . .	Tremles (seit Juli).
1	. . .	. . .	6	273	148	120	. . .	Tschemin.
1	. . .	12	6	96	82	120	. . .	Tschernoschin (seit Mai).
1	. . .	. . .	6	267	139	120	. . .	Türmitz.
1	. . .	. . .	6	1.335	1.014	. . .	. . .	Turnau.
1	. . .	12	6	257	140	120	. . .	Tuschkau.
1	. . .	12	6	150	70	120	. . .	Ullitz (seit Juni).
1	. . .	. . .	6	352	163	160	. . .	Unter-Beřkowitz.
1	. . .	48	6	283	136	120	H	Wällischbirken.
1	. . .	48	6	377	144	120	. . .	Wallern.
1	. . .	22	12	2.137	2.633	. . .	. . .	Warnsdorf.
1	. . .	. . .	12	901	359	300	. . .	Wartenberg.
1	. . .	. . .	4	235	152	120	. . .	Weseritz.
1	. . .	. . .	6	654	176	120	100 fl.	Wiesenthal.
1	. . .	. . .	6	572	150	120	. . .	Wildenschwert.
1	. . .	. . .	6	278	134	120	. . .	Wildstein.
1	. . .	. . .	6	777	500	. . .	LH	Winterberg.
1	. . .	. . .	6	873	724	. . .	H	Witting u.
1	. . .	60	6	425	666	. . .	LH	Wlaschim.
1	. . .	60	6	410	599	. . .	LH	Wodnian.
1	. . .	48	6	407	166	120	Hu.100fl.	Wolin.

den Dienst.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Worlik	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Wottitz	N	L	...	3	..	..	..	1	..	..	..
Zbirow	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Zbraslawitz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Summe	...	...	...	..	..	301	60	173	21	14	12
Mähren.											
Altstadt	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Auspitz	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Austerlitz (seit October)	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Bautsch	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Baern	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Battelau	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Bisenz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Boskowitz	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Branowitz (seit März)	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Brünn	H	N	22	21	7	33	22	..	..	8	1
Butschowitz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Bystritz am Hostein	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Bystritz bei Saar	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Czernahora	N	L	...	2	..	..	..	[1]) 1	..	..	..
Datschitz	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Deutsch-Liebau	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Eichhorn (September-December)	N	L	...	2	..	..	..	[2])	..	..	..
Eisenberg	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Eisgrub	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Freiberg	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Frankstadt	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Friedland bei Kriegsdorf	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Friedland bei Mistek	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Fulnek	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Gaya	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Gewitsch (seit Februar)	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Göding	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Gross-Karlowitz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Gross-Meseritsch	NPC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Grussbach	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Hannsdorf	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Hof (seit April)	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Hohenstadt	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Holleschau	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Iglau	B	C	8	8	2	6	..	..	..	..	..

[1]) Der Stationsführer versieht auch den Postdienst. [2]) Aus dem Personalstande der Hauptstation Brünn. [3]) Ent-
Entgelt besorgt.

In Verwendung stehende Morse- Apparate	Hughes- Apparate	Linien- Elemente	Local- Elemente	Einnahmen Gulden	Ausgaben Gulden	Bestallung und Local-zulage Gulden	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	. . .	. . .	6	463	180	150	. . .	Worlik.
1	. . .	60	6	694	639	. . .	LH	Wottitz.
1	. . .	48	6	1.590	577	. . .	LH	Zbirow.
1	. . .	. . .	12	266	120	100	100 fl.	Zbraslawitz.
407	8	8.062	2.380	451.496	463.310			Summe.
								Mähren.
1	. . .	. . .	6	298	140	120	. . .	Altstadt.
1	. . .	. . .	6	359	538	. . .	LH	Auspitz.
1	. . .	. . .	6	76	31	120	. . .	Austerlitz (seit October).
1	. . .	. . .	12	160	135	120	L	Bautsch.
1	. . .	. . .	6	250	202	200	. . .	Baern.
1	. . .	60	6	258	151	120	H u. 50 fl.	Battelau.
1	. . .	. . .	6	815	406	300	. . .	Bisenz.
1	. . .	. . .	6	1.001	695	. . .	LH	Boskowitz.
1	. . .	. . .	6	120	135	150	HK	Branowitz (seit März).
26	2	224	336	33.552	55.203	. . .	. . .	Brünn.
1	. . .	. . .	6	332	235	200	. . .	Butschowitz.
1	. . .	. . .	6	246	139	120	. . .	Bystritz am Hostein.
1	. . .	. . .	6	294	148	240	. . .	Bystritz bei Saar.
1	. . .	. . .	6	262	513	. . .	LH	Czernahora.
1	. . .	60	6	360	592	. . .	. . .	Datschitz.
1	. . .	. . .	6	232	220	200	. . .	Deutsch-Liebau.
1	. . .	. . .	6	331	27	. . .	LH u. 600 fl.	Eichhorn (September-December).
1	. . .	. . .	6	122	126	120	50 fl.	Eisenberg.
1	. . .	. . .	6	418	149	120	. . .	Eisgrub.
1	. . .	. . .	6	723	353	300	. . .	Freiberg.
1	. . .	. . .	6	314	146	120	. . .	Frankstadt.
1	. . .	. . .	6	136	131	120	. . .	Friedland bei Kriegsdorf.
1	. . .	. . .	12	311	[4]) 3	. . .	. . .	Friedland bei Mistek.
1	. . .	. . .	6	404	342	300	. . .	Fulnek.
1	. . .	. . .	6	801	360	300	. . .	Gaya.
1	. . .	. . .	6	347	461	. . .	H u. 50 fl.	Gewitsch (seit Februar).
1	. . .	. . .	6	1.017	769	[3])	. . .	Göding.
1	. . .	. . .	6	186	136	120	. . .	Gross-Karlowitz.
1	. . .	. . .	6	963	259	200	H	Gross-Meseritsch.
1	. . .	. . .	6	303	151	120	. . .	Grussbach.
1	. . .	. . .	6	417	151	120	50 fl.	Hannsdorf.
1	. . .	. . .	6	227	98	120	LH	Hof (seit April).
1	. . .	. . .	12	484	576	. . .	. . .	Hohenstadt.
1	. . .	. . .	6	683	431	360	. . .	Holleschau.
7	. . .	90	42	4.781	7.063	. . .	. . .	Iglau.

lohnung für eine einfache aufgegebene Depesche 20 kr., für eine angekommene Depesche 10 kr. [4]) Der Dienst wird ohne

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Post-bedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Jamnitz	PC	L		1				1			
Joslowitz	PC	L		2				1			
Keltschan	PC	L		2				1			
Konitz (seit Februar)	PC	L		2				1			
Koritschan	PC	L		2				1			
Kremsier	N	L		2				1			
Kwassitz	PC	L		2				1			
Leipnik	N	L		2				1			
Littau	N	L		2				1			
Loschitz	PC	L		2				1			
Lösch (seit Juli)	PC	L		2				1			
Lubatschowitz	PC	L		2				1			
Lundenburg	B	C	11	6	6	4					
Mährisch-Budwitz	N	L		2				1			
Mährisch-Neustadt	N	L		2				1			
Mährisch-Ostrau	B	C		8		2		1			
Mährisch-Trübau	N	L		2				1			
Mährisch-Weisskirchen	PC	L		2				1			
Mistek	B	C	6	4	2	2					
Müglitz	PC	L		2				1			
Namiest	PC	L		2				1			
Napagedl (seit Februar)	PC	L		2				1			
Neuraussnitz	PC	L		2				1			
Neustadtl bei Saar	N	L		2				1			
Neutitschein	N	L		2				1			
Nikolsburg	N	L		2				1			
Nezamislitz	PC	L		2				1			
Olmütz	B	N	4	10	4	7					
Pawlowitz	PC	L		2				1			
Pohrlitz	PC	L		2				1			
Prerau	H	N	13	17	6	18	10			2	1
Prossnitz	B	C	3	6		2					
Römerstadt	N	L		2				1			
Rothwasser	PC	L		2				1			
Rožnau	N	L		2				1			
Saar	PC	L		2				1			
Schelletau	PC	L		2				1			
Schönberg	B	C	5	7	2	3					
Seelowitz	PC	L		2				1			
Segen-Gottes	N	L		2				1			
(Stadt)-Liebau	N	L		2				1			
Steinitz	PC	L		2				1			
Sternberg	B	C	5	6	2	1	1				
Strassnitz	PC	L		2				1			
Teltsch	N	L		2				1			
Tischnowitz	N	L		2				1			
Tlumatschau (seit April)	PC	L		2				1			

¹) Der Dienst wird ohne Entgelt besorgt.

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Local-zulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Elemente		Gulden				
1	. . .	60	6	339	228	200	. . .	Jamnitz.
1	. . .	60	6	338	148	120	40 fl.	Joslowitz.
1	. . .	. . .	6	189	[1]) 1	. . .	. . .	Keltschan.
1	. . .	30	6	233	130	120	60 fl.	Konitz (seit Februar).
1	. . .	. . .	6	240	142	120	. . .	Koritschan.
1	. . .	60	6	1.781	972	. . .	. . .	Kremsier.
1	. . .	40	6	225	141	120	. . .	Kwassitz.
1	. . .	. . .	6	1.157	989	. . .	. . .	Leipnik.
1	. . .	. . .	12	705	607	. . .	LH	Littau.
1	. . .	. . .	6	330	141	120	. . .	Loschitz.
1	. . .	. . .	6	115	66	120	. . .	Lösch (seit Juli).
1	. . .	72	6	195	135	120	. . .	Luhatschowitz.
5	. . .	176	30	3.076	4.938	. . .	. . .	Lundenburg.
1	. . .	36	6	488	667	. . .	. . .	Mährisch-Budwitz.
1	. . .	. . .	6	702	587	. . .	LH	Mährisch-Neustadt.
2	. . .	84	8	3.445	2.685	. . .	. . .	Mährisch-Ostrau.
1	. . .	. . .	6	812	822	. . .	H	Mährisch-Trübau.
1	. . .	. . .	6	1.331	538	400	. . .	Mährisch-Weisskirchen.
2	. . .	40	12	1.043	1.949	. . .	. . .	Mistek.
1	. . .	. . .	12	637	363	300	. . .	Müglitz.
1	. . .	. . .	6	481	238	200	. . .	Namiest.
1	. . .	40	6	582	388	360	H	Napagedl (seit Februar).
1	. . .	. . .	6	190	141	120	L	Neuraussnitz.
1	. . .	. . .	6	374	581	. . .	LH	Neustadtl bei Saar.
1	. . .	. . .	6	1.270	1.040	. . .	. . .	Neutitschein.
1	. . .	. . .	6	943	818	. . .	. . .	Nikolsburg.
1	. . .	32	6	393	180	120	. . .	Nezamislitz.
5	. . .	66	30	10.332	9.277	. . .	. . .	Olmütz.
1	. . .	. . .	6	260	151	120	LH	Pawlowitz.
1	. . .	. . .	6	657	259	200	. . .	Pohrlitz.
20	. . .	284	120	2.751	24.716	. . .	. . .	Prerau.
2	. . .	48	12	2.758	2.832	. . .	. . .	Prossnitz.
1	. . .	. . .	6	762	715	. . .	. . .	Römerstadt.
1	. . .	72	6	298	221	200	. . .	Rothwasser.
1	. . .	36	6	475	482	. . .	LH	Rožnau.
1	. . .	. . .	6	435	229	200	. . .	Saar.
1	. . .	. . .	6	171	214	200	. . .	Schelletau.
3	. . .	134	12	3.558	3.568	. . .	. . .	Schönberg.
1	. . .	. . .	6	1.043	253	200	H u. 60 fl.	Seelowitz.
1	. . .	. . .	10	493	475	. . .	LHK	Segen-Gottes.
1	. . .	. . .	6	169	539	. . .	LH	(Stadt)-Liebau.
1	. . .	. . .	6	341	136	120	. . .	Steinitz.
2	. . .	20	12	1.475	2.366	. . .	. . .	Sternberg.
1	. . .	. . .	6	246	232	200	83 fl.	Strassnitz.
1	. . .	24	6	614	766	. . .	. . .	Teltsch.
1	. . .	. . .	6	328	553	. . .	LH	Tischnowitz.
1	. . .	32	8	165	84	120	. . .	Tlumatschau (seit April).

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Trebitsch	N	L		2				1			
Triesch	PC	L		2				1			
Ungarisch-Brod	N	L		2				1			
Ungarisch-Hradisch	B	L		4		1					
Ungarisch-Ostra	PC	L		2				1			
Wallachisch-Meseritsch	PC	L		2				1			
Wessely	PC	L		2				1			
Wiesenberg	PC	L		2				1			
Wischau	N	L		2				1			
Zlabings	N	L		3				1			
Znaim	B	C	3	3	3	3					
Zöptau	B	L	2	4		[1]) 1					
Zwittau	N	L		2				1			
Summe						83	33	78	3	10	2
Schlesien.											
Barzdorf	N	L		2				[2]) 1			
Bennisch	PC	L		2				1			
Bielitz-Biala	B	C	2	6	3	4					
Carlsbrunn (Mai-September)	PC	BL		2				1			
Engelsberg	PC	L		2				1			
Ernsdorf (Juni-September)	P	BL		2					1		
Freiwaldau	B	C	8	3		2					
Freudenthal	B	C	6	8	2	3					
Friedeberg (seit August)	P	L		2					1		
Fridek	N	L		4				1			
Gräfenberg	N	L		2				[1]) 1			
Hotzenplotz	N	L		1				1			
Hruschau	PC	L		2				1			
Jablunkau	N	L		4				1			
Jägerndorf	B	C	2	6	4	2					
Jauernig	PC	L		2				1			
Karwin	PC	L		2				1			
Klein-Mohrau	PC	L		2				1			
Königsberg	PC	L		2				1			
Lindewiese	PC	L		2				1			
Oderberg	B	C	4	8	8	2				1	
Odrau	N	L		2				1			
Olbersdorf	N	L		2				1			
Schönbrunn (seit October)	PC	L		2				1			
Setzdorf (seit August)	PC	L		2				1			
Skotschau	PC	L		2				1			
Teschen	B	C	2	7	2	3					

[1]) Der Beamte versieht auch den Postdienst. [2]) Der Stationsführer versieht auch den Postdienst.

in Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Elemente		Gulden				
1	...	16	6	1.216	872	...	...	Trebitsch.
1	...	54	6	337	237	200	H	Triesch.
1	...	72	6	937	801	...	H	Ungarisch-Brod.
1	...	116	12	1.138	1.540	...	LH	Ungarisch-Hradisch.
1	...	...	6	504	166	120	H 180 fl.	Ungarisch-Ostra.
1	...	...	6	787	183	120	...	Wallachisch-Meseritsch.
1	...	...	6	306	150	120	H u. 90 fl.	Wessely.
1	...	...	6	345	153	120	...	Wiesenberg.
1	...	...	6	756	607	...	LH	Wischau.
1	...	60	6	296	578	...	LH	Zlabings.
4	...	120	18	4.611	3.819	...	...	Znaim.
1	...	72	6	548	1.275	...	LH	Zöptau.
1	...	...	6	2.017	984	...	...	Zwittau.
162	2	2.330	1.178	114.326	150.283			Summe.
								Schlesien.
1	...	...	12	476	557	...	LK	Barzdorf.
1	...	...	6	250	274	250	...	Bennisch.
3	...	90	9	8.210	4.800	...	...	Bielitz-Biala.
1	...	...	6	213	139	120	...	Carlsbrunn (Mai-September).
1	...	...	6	276	214	200	...	Engelsberg.
1	...	...	6	129	99	100	...	Ernsdorf (Juni-September).
2	...	36	18	1.274	2.178	...	...	Freiwaldau.
3	...	78	12	1.653	5.015	...	...	Freudenthal.
1	...	...	6	82	52	120	...	Friedeberg (seit August).
1	...	...	6	1.057	642	...	LH	Fridek.
1	...	...	6	706	652	...	L	Gräfenberg.
1	...	56	6	650	823	...	...	Hotzenplotz.
1	...	...	6	155	135	120	...	Hruschau.
1	...	72	6	366	611	...	LH	Jablunkau.
3	...	...	24	2.240	2.761	...	...	Jägerndorf.
1	...	...	6	515	352	240	60 fl.	Jauernig.
1	...	...	6	710	262	200	...	Karwin.
1	...	...	6	181	128	120	...	Klein-Mohrau.
1	...	...	6	119	128	120	H	Königsberg.
1	...	...	6	366	179	200	...	Lindewiese.
3	...	84	12	1.891	2.855	...	...	Oderberg.
1	...	...	6	369	631	...	L	Odrau.
1	...	...	6	422	737	...	...	Olbersdorf.
1	...	...	6	94	58	250	...	Schönbrunn (seit October).
1	...	...	6	55	66	150	...	Setzdorf (seit August).
1	...	...	6	417	329	300	...	Skotschau.
3	...	72	18	4.260	4.494	...	...	Teschen.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Ein-geschaltete Tele-graphen-Linien: Staats-	Ein-geschaltete Tele-graphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Post-bedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsdiener, Diener
Troppau	B	N	2	8	2	7	...	...	...	...	...
Wagstadt	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Weidenau	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Wigstadtl	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Würbenthal	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Zuckmantel	N	L	...	4	...	...	...	1	...	...	...
Summe	...	...	...	...	...	23	...	24	2	1	...
Galizien											
Alt-Sandec	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Andrychau	P	L	...	2	...	...	...	...	1	...	...
Belz (seit November)	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Bełżec	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Bireza	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Bóbrka	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Bochnia	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Bolechów	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Borszczów	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Borysław (seit Juni)	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Brody	B	N 2	...	4	1	4	...	...	...	...	3
Brzeżan	B	C	2	3	...	1	1	...	...	1	...
Brzozów	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Buczacz	B	C	2	3	...	2	...	...	...	1	...
Bursztyn	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Chorostków (seit Mai)	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Chrzanów (seit Juli)	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Chyrów (seit November)	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Cieszanów	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Czortków	N	L	...	4	...	...	...	1	...	...	...
Dembica	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Dobromil	N	L	...	3	...	...	...	1	...	...	...
Dolina	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Drohobycz	B	C	1	4	2	3	...	...	...	1	...
Dubiecko (seit November)	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Dukla	B	C	2	6	...	2	1	...	...	1	...
Dynów	P	L	...	2	...	...	...	...	1	...	...
Gorlice	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Gródek	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Gross-Mosty	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Grybów	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Grzymałów (seit Mai)	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Gwózdziec	P	L	...	2	...	...	...	...	1	...	...
Halicz (seit Januar)	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Horodenka	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Husiatyn	B	C	1	2	...	2	...	...	...	1	...
Iwonicz (Juni-October)	B	BL	...	2	...	...	...	...	...	...	...

In Verwendung stehende Apparate: Morse-	Hughes-	Elemente: Linien-	Local-	Einnahmen (Gulden)	Ausgaben (Gulden)	Bestallung und Localzulage (Gulden)	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
5	...	126	30	7.265	8.460	...	...	Troppau.
1	...	...	6	304	601	...	LH	Wagstadt.
1	...	...	6	496	767	...	...	Weidenau.
1	...	...	6	158	131	120	80 fl.	Wigstadtl.
1	...	...	6	538	338	300	...	Würbenthal.
1	...	36	6	744	721	...	...	Zuckmantel.
48	...	650	285	36.641	40.189			Summe.
								Galizien.
1	...	...	6	488	221	200	...	Alt-Sandec.
1	...	48	6	563	601	...	LH	Andrychau.
1	...	...	6	129	35	200	...	Bełz (seit November).
1	...	...	6	421	230	200	...	Bełżec.
1	...	16	6	255	228	200	...	Bircza.
1	...	60	6	264	223	200	...	Bóbrka.
1	...	72	6	1.605	875	...	...	Bochnia.
1	...	...	6	1.358	953	...	50 fl.	Bolechów.
1	...	...	6	471	307	260	...	Borszczów.
1	...	...	6	376	50	...	...	Borysław (seit Juni).
3	...	96	18	15.830	6.896	...	...	Brody.
1	...	45	6	2.251	2.621	...	...	Brzeżan.
1	...	...	6	417	875	...	...	Brzozów.
1	...	60	6	3.063	2.602	...	...	Buczacz.
1	...	72	6	459	335	280	...	Bursztyn.
1	...	72	6	467	187	200	...	Chorostków (seit Mai).
1	...	...	6	281	104	200	200 fl.	Chrzanów (seit Juli).
1	...	...	6	12	256	...	...	Chyrów (seit November).
1	...	36	6	458	235	200	H	Cieszanów.
1	...	72	6	1.332	979	...	...	Czortków.
1	...	60	6	788	759	...	...	Dembica.
2	...	30	6	487	717	...	...	Dobromil.
1	...	...	6	1.265	872	...	60 fl.	Dolina.
3	...	8	18	4.317	2.816	...	...	Drohobycz.
1	...	...	6	66	15	250	...	Dubiecko (seit November).
2	...	112	12	1.734	2.767	...	...	Dukla.
1	...	...	6	471	618	...	LH	Dynów.
1	...	...	6	1.618	979	...	...	Gorlice.
1	...	...	8	982	657	...	100 fl.	Gródek.
1	...	...	6	329	250	200	...	Gross-Mosty.
1	...	...	6	818	304	240	...	Grybów.
1	...	72	6	605	219	200	...	Grzymałów (seit Mai).
1	...	...	6	716	281	200	200 fl.	Gwózdziec.
1	...	72	6	698	467	200	200 fl.	Halicz (seit Januar).
1	...	...	9	1.538	912	...	...	Horodenka.
2	...	98	10	2.603	2.623	...	...	Husiatyn.
1	...	...	6	288	97	...	...	Iwonicz (Juni-October).

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Jaroslau	B	C	5	6	2	3	...	...	...	1	...
Jaslo	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Jaworów	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Jezierzany	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Jordanów	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Kałusz	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Kamionka-strumiłowa	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Kenty (seit August)	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Kolbuszowa	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Kołomya	B	C	4	6	2	4	...	...	...	1	...
Kopyczyńce	N	L	...	4	...	...	...	1	...	...	...
Korolówka	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Kossów	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Krakau	H	N	7	20	3	48	10	...	...	5	3
Krasiczyn	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Krosno	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Krynica (Mai-November)	B	BL	...	2	...	...	...	...	...	...	...
Krystynopol	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Kutty	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Lemberg	H	N	11	17	6	56	13	...	...	8	2
Limanowa	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Lisko	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Lubaczów	P	L	...	2	...	...	...	...	1	...	...
Lubień (Juni-September)	B	BL	...	2	...	...	...	...	...	...	...
Maków	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Mielec	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Mielnica	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Mikulińce	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Monasterzyska	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Mościska	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Muszyna (seit November)	B	L	...	1	...	...	...	...	...	1	...
Myślenice (seit December)	P	L	...	2	...	...	...	...	1	...	...
Nadwórna	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Neumarkt	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Neu-Sandec	B	C	6	5	...	3	1	...	...	1	...
Okocim	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Okopy	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Oświęcim	B	L	1	2	3	1	...	...	...	1	...
Pilzno	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Podgórze	PC	C	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Podhajce	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Podwołoczyska	B	C	3	3	...	2	...	...	...	1	...
Przemyśl	H	N	9	9	4	12	...	...	...	2	...
Przemyślany	P	L	...	2	...	...	...	...	1	...	...
Radomyśl	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Radziechów (seit October)	P	L	...	1	...	...	...	...	1	...	...
Rawa-ruska	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Rohatyn	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...

In Verwendung stehende Apparate: Morse-	Hughes-	Elemente: Linien-	Local-	Gulden: Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
4	...	75	18	4.211	4.201	...	...	Jaroslau.
1	...	60	6	887	787	...	...	Jaslo.
1	...	...	6	843	662	...	67 fl.	Jaworów.
1	...	...	6	663	318	200	...	Jezierzany.
1	...	60	6	189	238	180	...	Jordanów.
1	...	...	6	1.681	1.079	...	...	Kałusz.
1	...	12	4	548	348	280	H	Kamionka-strumiłowa.
1	...	50	...	101	36	120	...	Kenty (seit August.
1	...	...	6	562	482	...	LH	Kolbuszowa.
3	...	184	18	4.388	5.373	...	...	Kołomya.
1	...	68	8	1.034	848	...	...	Kopyczyńce.
1	...	...	6	624	408	300	50 fl.	Korolówka.
1	...	...	6	697	255	200	...	Kossów.
22	3	316	66	29.414	57.534	...	...	Krakau.
1	...	...	6	356	234	200	LH u. 200 fl.	Krasiczyn.
1	...	...	6	817	319	250	...	Krosno.
1	...	...	6	1.002	217	...	LE	Krynica (Mai-November).
1	...	...	6	347	224	200	...	Krystynopol.
1	...	...	6	491	248	200	...	Kutty.
22	2	385	38	57.496	96.355	...	...	Lemberg.
1	...	60	6	437	138	120	50 fl.	Limanowa.
1	...	...	6	448	419	200	40 fl.	Lisko.
1	...	...	6	324	232	200	...	Lubaczów.
1	...	...	6	103	74	...	...	Lubień (Juni-September).
1	...	40	6	242	727	...	LH	Maków.
1	...	...	6	968	817	...	...	Mielec.
1	...	...	6	857	338	200	30 fl.	Mielnica.
1	...	72	6	731	699	...	...	Mikulińce.
1	...	...	6	1.117	735	...	...	Monasterzyska.
1	...	...	6	1.034	506	400	...	Mościska.
1	...	...	6	94	40	...	L	Muszyna (seit November).
1	...	60	...	8	...	200	...	Myślenice (seit December).
1	...	...	6	813	727	...	...	Nadwórna.
1	...	...	6	415	275	250	...	Neumarkt.
3	...	91	18	3.344	3.677	...	...	Neu-Sandec.
1	...	60	6	788	617	...	LH	Okocim.
1	...	...	6	638	345	300	...	Okopy.
3	...	...	12	2.891	1.913	...	...	Oświęcim.
1	...	42	6	256	474	...	LH	Pilzno.
1	...	60	...	2.003	743	560	...	Podgórze.
1	...	...	6	1.354	698	...	...	Podhajce.
2	...	70	12	6.067	2.899	...	...	Podwołoczyska.
9	...	252	48	9.299	13.379	...	...	Przemyśl.
1	...	...	6	557	469	200	LH u. 50 fl.	Przemyślany.
1	...	...	6	1.538	918	...	...	Radomyśl.
1	...	15	6	134	28	200	H	Radziechów (seit October).
1	...	...	6	801	382	200	100 fl.	Rawa-ruska.
1	...	...	6	659	368	200	120 fl.	Rohatyn.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Ein-geschaltete Staats- Telegraphen-Linien	Ein-geschaltete Eisenbahn- Telegraphen-Linien	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Post-bedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Rozwadów	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Rudnik	P	L	...	2	...	...	...	...	1	...	...
Rymanów	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Rzeszów	B	C	3	5	2	3	...	...	...	1	...
Sambor	B	C	2	3	2	1	1	...	...	1	...
Sanok	B	C	2	3	...	1	...	...	...	1	...
Saybusch	N	L	...	4	...	...	...	1	...	...	...
Sieniawa	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Skała	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Skałat (seit Juni)	P	L	...	2	...	...	...	...	1	...	...
Sniatyn	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Sokal	B	L	2	2	...	1	...	...	...	1	...
Stanislau	B	N	5	5	3	7	1	...	...	2	...
Staremiasto	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Stryj	B	C	2	4	2	2	1	...	...	1	...
Szczawnica (Juni-September)	B	BL	...	2	...	...	...	...	...	...	...
Tarnobrzeg	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Tarnopol	B	N/2	3	5	2	8	...	...	...	3	...
Tarnów	B	N	7	6	2	7	...	...	...	...	2
Tłumacz	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Tłuste	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Trembowla	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Truszkawiec (Juni-September)	B	BL	...	2	...	...	...	...	...	...	...
Turka (seit Mai)	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Tyśmienica	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Ułaszkowce (Juni-Juli)	B	ML	...	2	...	...	...	...	...	...	...
Uście biskupie	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Ustrzyki dolne	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Wadowice	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Wieliczka (seit Juni)	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Zaleszczyki	B	C	9	8	...	3	...	...	...	1	...
Zbaraż	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Złoczów	B	L	...	2	2	1	...	...	...	1	...
Żołkiew	N	L	...	5	...	...	...	1	...	...	...
Żurawno	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Gitomir (Russland) (bis October)	B	N	...	1	...	4	...	...	...	...	...
Summe	...	...	...	...	...	181	29	80	9	38	10
Bukowina.											
Berhometh	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Bojan	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Czernowitz	H	N	9	14	2	32	...	...	...	2	5
Czudin (seit Juni)	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Gurahumora	N	L	...	3	...	...	...	1	...	...	...
Itzkany	B	C	...	2	2	2	...	...	...	...	...
Jakobeny	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Local-zulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Elemente		Gulden				
1	...	...	6	865	628	...	LH	Rozwadów.
1	...	...	6	1.217	305	200	H u. 60 fl.	Rudnik.
1	...	...	6	917	330	250	...	Rymanów.
3	...	120	18	5.204	3.427	...	...	Rzeszów.
3	...	45	18	2.545	2.433	...	...	Sambor.
2	...	60	12	1.341	2.529	...	...	Sanok.
1	...	72	6	1.363	890	...	...	Saybusch.
1	...	6	6	540	463	...	H	Sieniawa.
1	...	30	6	965	656	...	L	Skała.
1	...	72	6	319	208	350	280 fl.	Skałat (seit Juni).
1	...	60	6	1.692	846	...	...	Sniatyn.
1	...	46	6	1.503	1.554	...	...	Sokal.
7	...	164	48	8.757	10.018	...	...	Stanislau.
1	...	...	6	481	257	160	H u. 58 fl.	Staremiasto.
5	...	98	24	3.990	3.693	...	...	Stryj.
1	...	72	6	542	96	...	...	Szczawnica (Juni-September).
1	...	...	6	1.347	596	...	LH	Tarnobrzeg.
6	...	148	30	8.087	8.120	...	...	Tarnopol.
5	...	256	30	10.215	8.315	...	...	Tarnów.
1	...	...	6	774	589	...	LH	Tłumacz.
1	...	...	6	941	599	...	LH	Tłuste.
1	...	72	6	637	743	...	H	Trembowla.
1	...	...	6	197	97	...	...	Truszkawiec (Juni-September).
1	...	...	6	238	144	...	...	Turka (seit Mai).
1	...	...	6	669	741	...	...	Tyśmienica.
1	...	...	6	404	32	...	...	Ułaszkowce (Juni-Juli).
1	...	...	6	830	365	200	...	Uście biskupie.
1	...	...	6	442	700	...	...	Ustrzyki dolne.
1	...	48	6	728	396	300	H	Wadowice.
1	...	42	8	331	365	300	...	Wieliczka (seit Juni).
2	...	142	12	2.463	4.227	...	...	Zaleszczyki.
1	...	33	6	582	199	380	180 fl.	Zbaraż.
3	...	96	18	1.680	2.165	...	...	Złoczów.
1	...	12	6	733	750	...	...	Żołkiew.
1	...	...	6	925	691	...	...	Żurawno.
1	...	...	6	....	4.671	...	...	Gitomir (Russland) (bis October).
215	5	4.839	1.087	258.588	299.807			Summe.
								Bukowina.
1	...	...	6	364	224	...	...	Berhometh.
1	...	...	6	266	237	...	...	Bojan.
15	1	244	90	23.739	33.292	...	...	Czernowitz.
1	...	48	6	325	96	...	...	Czudin (seit Juni).
1	...	72	6	629	793	...	H	Gurahumora.
3	...	72	12	4.421	2.134	300	...	Itzkany.
1	...	60	6	264	216	...	...	Jakobeny.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Kimpolung	N	L		2				1			
Kotzmann	PC	L		2				1			
Nowosielica	N	L		1				1			
Radautz	B	L	1	4		1					
Sadagóra	PC	L		2				1			
Sereth	B	L		2		1					1
Solka	PC	L		2				1			
Storożynetz	N	L		4				1			
Suczawa	B	C	4	3		2					1
Watradorna	N	L		2				1			
Wiznitz	PC	L		2				1			
Zuryn	PC	L		2				1			
Summe						38		14		2	7
Dalmatien.											
Almissa	N	L		2				1			
Arbe	PC	L		2				1			
Bencovaz	N	L		2				1			
Blatta	N	L		1				1			
Bol	N	L		2				1			
Budua	N	L		2				1			
Castellastua	PC	L		1				1			
Castelnuovo	B	C		2		2					
Cattaro	B	N	4	5		4					2
Cittavecchia	N	L		4				1			
Comisa	PC	L		1				1			
Curzola	B	L	3	3		[1]) 1					
Dernis	N	L		2				1			
Gelsa	N	L		2				[1]) 1			
Giorgio San	PC	L		2				1			
Giovanni San	PC	L		2				1			
Grohote (seit November)	PC	L		1				1			
Imoschi	N	L		2				1			
Jagnina	PC	L		2				1			
Kistagne	PC	L		2				1			
Knin	B	L	1	4		1					
Lesina	B	C	3	4		2					
Lissa	B	C	2	3		1	1				
Lissa (Semaphor)	S	C		1					[2])		
Macarsca	B	L		2		1					
Metcovich	B	L	1	4		1					
Milna	N	L		2				[1]) 1			
Obbrovazzo	N	L		2				1			

[1]) Der Beamte versieht auch den Postdienst. [2]) Ein Bediensteter der Seebehörde versieht den Dienst.

Land und Stationen	In Verwendung stehende Apparate: Morse-	Hughes-	Elemente: Linien-	Local-	Gulden: Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten
Kimpolung.	1	. . .	72	6	844	804	. . .	30 fl.
Kotzman.	1	. . .	72	6	479	144	. . .	. . .
Nowosielica.	1	. . .	20	6	1.391	869	. . .	. . .
Radautz.	1	. . .	72	6	1.484	1.676	. . .	H
Sadagóra.	1	. . .	. . .	6	1.600	985	. . .	. . .
Sereth.	1	. . .	60	6	1.717	2.066	. . .	. . .
Solka.	1	. . .	60	6	133	156	. . .	. . .
Storożynetz.	1	. . .	75	6	847	882	. . .	. . .
Suczawa.	2	. . .	72	12	2.665	3.039	. . .	. . .
Watradorna.	1	. . .	72	6	631	716	. . .	. . .
Wiznitz.	1	. . .	. . .	6	1.009	341	. . .	. . .
Zuryn.	1	. . .	. . .	6	624	290	. . .	. . .
Summe.	36	1	1.071	210	43.432	48.960		
Dalmatien.								
Almissa.	1	. . .	36	6	350	620	. . .	L
Arbe.	1	. . .	28	6	542	283	240	100 fl.
Bencovaz.	1	. . .	. . .	6	559	580	. . .	L
Blatta.	1	. . .	48	6	554	529	. . .	LH
Bol.	1	. . .	30	6	259	515	. . .	LH
Budua.	1	. . .	18	6	1.355	943	. . .	. . .
Castellastua.	1	. . .	24	6	272	215	200	. . .
Castelnuovo.	1	. . .	60	6	1.654	2.229	. . .	. . .
Cattaro.	3	. . .	72	18	4.035	4.379	. . .	. . .
Cittavecchia.	1	. . .	42	6	773	757	. . .	. . .
Comisa.	1	. . .	42	6	517	273	200	40 fl.
Curzola.	1	. . .	48	6	1.541	1.560	. . .	. . .
Dernis.	1	. . .	. . .	6	1.096	694	. . .	. . .
Gelsa.	1	. . .	48	6	660	686	. . .	. . .
Giorgio San.	1	. . .	60	6	130	171	160	60 fl.
Giovanni San.	1	. . .	12	8	279	219	200	70 fl.
Grohote (seit November).	1	. . .	20	6	33	23	210	50 fl.
Imoschi.	1	. . .	40	6	592	597	. . .	LH
Jagnina.	1	. . .	30	6	392	165	140	. . .
Kistagne.	1	. . .	. . .	6	228	146	120	LH
Knin.	1	. . .	16	6	1.183	1.527	. . .	. . .
Lesina.	3	. . .	92	18	1.010	2.664	. . .	130 fl.
Lissa.	2	. . .	44	6	1.010	2.061	. . .	. . .
Lissa (Semaphor).	1	. . .	30	6	9	. . .	. . .	. . .
Macarsca.	1	. . .	48	6	1.554	1.544	. . .	. . .
Metcovich.	1	. . .	72	6	1.614	1.753	. . .	. . .
Milna.	1	. . .	24	6	636	653	. . .	L
Obbrovazzo.	1	. . .	56	6	770	645	. . .	L

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Orebich	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Pago	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Perzagno	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Pietro San	B	C	6	4	...	1	1	...	...	...	...
Postire (seit December)	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Pucischie	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Ragusa	H	N	4	7	...	11	...	...	...	2	1
Ragusavecchia	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Risano	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Scardona	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Sebenico	B	C	3	4	...	3	...	...	...	...	1
Selve	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Sign	B	L	2	3	...	1	...	...	...	...	...
Slano	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Spalato	H	N	2	7	...	13	...	...	...	1	2
Stagno	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Stretto (seit September)	PC	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Trappano	PC	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Trau	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Vergoraz	N	L	...	2	...	...	...	1	...	...	...
Verlicca	N	L	...	1	...	...	...	1	...	...	...
Zara	H	N	5	5	...	17	...	...	...	1	2
Summe	...	...	...	...	...	59	2	35	...	4	8

In Verwendung stehende Apparate: Morse-	Hughes-	Elemente: Linien-	Local-	Gulden: Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	. . .	48	6	1.428	766	. . .	. . .	Orebich.
1	. . .	50	6	602	594	. . .	. . .	Pago.
1	. . .	42	6	469	209	120	. . .	Perzagno.
2	. . .	56	12	895	1.688	. . .	L	Pietro San.
1	. . .	20	6	24	17	180	60 fl.	Postire (seit December).
1	. . .	12	8	343	227	200	. . .	Pucischie.
6	. . .	120	36	7.924	11.643	. . .	. . .	Ragusa.
1	. . .	48	6	412	625	. . .	L	Ragusavecchia.
1	. . .	42	6	607	692	. . .	. . .	Risano.
1	. . .	. . .	6	696	640	. . .	. . .	Scardona.
2	. . .	20	12	3.927	3.741	. . .	. . .	Sebenico.
1	. . .	42	6	294	606	. . .	LH	Selve.
2	. . .	60	6	1.171	1.386	. . .	L	Sign.
1	. . .	58	6	142	246	236	36 fl.	Slano.
7	. . .	148	42	8.032	15.174	. . .	. . .	Spalato.
1	. . .	40	6	638	226	180	L	Stagno.
1	. . .	. . .	6	129	38	120	L	Stretto (seit September).
1	. . .	60	6	549	156	120	LH	Trappano.
1	. . .	24	6	1.105	757	. . .	. . .	Trau.
1	. . .	45	15	248	556	. . .	L	Vergoraz.
1	. . .	36	6	308	559	. . .	L	Verlicca.
5	. . .	125	30	8.308	19.836	. . .	. . .	Zara.
73	. . .	2.136	439	61.858	86.813			Summe.

2. Correspondenz-

Land und Stationen	Aufgegebene Staats-	Aufgegebene Dienst-	Aufgegebene Privat- interne	Aufgegebene Privat- nicht interne	Aufgegebene Summe	Angekommene Staats-	Angekommene Dienst-
	Depeschen						
Oesterreich unter der Enns.							
Haupt- und Residenzstadt Wien.							
Centralstation	3.667	8.938	343.660	175.983	532.248	7.231	13.670
Hofburg	2.172	18	. . . .	. . . .	2.190	2.449	328
Laxenburg (Juli-August)	97	1	. . . .	. . . .	98	62	. . . .
Schönbrunn (Mai-November)	700	4	. . . .	. . . .	704	329	15
Correspondenz-Bureau	. . . .	. . . .	25.126	12.824	37.950	. . . .	. . . .
Handels-Ministerium	727	39	. . . .	. . . .	766	634	2.927
Kärntnerring	1.610	74	47.782	20.053	69.519	. . . .	322
Leopoldstadt	28	73	27.567	8.505	36.173	2	464
Sechshaus (bis November)	2	107	2.781	174	3.064	3	249
Weltausstellung (bis Februar)	87	4	29	61	181	3	22
Fleischmarkt	242	. . . .	27.603	10.957	38.802	. . . .	. . . .
Seilerstätte	70	1	16.688	5.535	22.294	. . . .	. . . .
Habsburgergasse	20	199	16.559	5.247	22.025	. . . .	. . . .
Landskrongasse	. . . .	. . . .	11.742	7.432	19.174	. . . .	. . . .
Taborstrasse	. . . .	. . . .	8.027	1.939	9.966	. . . .	. . . .
Landstrasse	. . . .	1	3.810	798	4.609	. . . .	. . . .
Wieden	186	. . . .	5.345	1.038	6.569	. . . .	. . . .
Mariahilf	. . . .	. . . .	2.681	661	3.342	. . . .	. . . .
Zieglergasse	. . . .	. . . .	4.023	1.541	5.564	. . . .	. . . .
Siebensterngasse	. . . .	. . . .	3.290	741	4.031	. . . .	. . . .
Josephstadt	55	. . . .	2.125	. . . .	2.180	. . . .	. . . .
Summe	9.663	9.459	548.838	253.489	821.449	10.713	17.997
Das übrige Land.							
Amstetten	1	38	906	26	971	4	27
Angern (seit August)	. . . .	5	371	16	392	1	43
Aspang	1	4	461	17	483	4	313
Baden	323	92	6.695	755	7.865	307	681
Bruck an der Leitha	149	51	2.495	69	2.764	132	312
Dobersberg	3	5	248	. . . .	256	3	505
Ebenfurt	1	4	1.125	27	1.157	1	494
Eggenburg	. . . .	30	724	12	766	. . . .	607
Floridsdorf (Januar—October)	1	36	2.675	134	2.846	. . . .	255
Gänserndorf	2	24	1.275	90	1.391	4	425
Gaming	. . . .	11	507	11	529	1	78
Gföhl	6	2	281	. . . .	289	. . . .	151
Gmünd	. . . .	73	991	19	1.083	6	464

Digitized by Google

Verkehr.

Angekommene Privat-Depeschen: interne	Angekommene Privat-Depeschen: nicht interne	Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
							Oesterreich unter der Enns.
							Haupt- und Residenzstadt Wien.
550.892	225.764	797.557	1,383.690	2,713.495	28.838	27.283	Centralstation.
90	8	2.875	....	5.065	....	....	Hofburg.
....	....	62	....	160	....	....	Laxenburg (Juli-August).
1	....	345	....	1.049	....	....	Schönbrunn (Mai-November).
....	....	....	....	37.950	....	....	Correspondenz-Bureau.
671	49	4.281	....	5.047	....	....	Handels-Ministerium.
....	....	322	....	69.841	....	....	Kärntnerring.
25	1	492	....	36.665	....	....	Leopoldstadt.
7.905	680	8.837	....	11.901	....	....	Sechshaus (bis November).
36	18	79	....	260	....	....	Weltausstellung (bis Februar).
....	....	....	....	38.802	....	....	Fleischmarkt.
....	....	....	....	22.294	....	....	Seilerstätte.
....	....	....	....	22.025	....	....	Habsburgergasse.
....	....	....	....	19.174	....	....	Landskrongasse.
....	....	....	....	9.966	....	....	Taborstrasse.
....	....	....	....	4.609	....	....	Landstrasse.
....	....	....	....	6.569	....	....	Wieden.
....	....	....	....	3.342	....	....	Mariahilf.
....	....	....	....	5.564	....	....	Zieglergasse.
....	....	....	....	4.031	....	....	Siebensterngasse.
....	....	....	....	2.180	....	....	Josephstadt.
559.620	226.520	814.850	1,383.690	3,019.989	28.838	27.283	Summe.
							Das übrige Land.
894	12	937	....	1.908	....	....	Amstetten.
413	15	472	....	864	....	....	Angern (seit August).
418	16	751	....	1.234	....	....	Aspang.
7.880	920	9.788	....	17.653	....	....	Baden.
2.093	44	2.581	....	5.345	....	....	Bruck an der Leitha.
262	....	770	....	1.026	....	....	Dobersberg.
1.333	26	1.854	....	3.011	....	....	Ebenfurt.
618	8	1.233	....	1.999	....	....	Eggenburg.
2.967	160	3.382	....	6.228	....	....	Floridsdorf (Januar—October).
683	57	1.169	....	2.560	5	....	Gänserndorf.
417	8	504	....	1.033	....	....	Gaming.
265	....	416	....	705	....	....	Gföhl.
577	8	1.050	10	2.148	15	16	Gmünd.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen						
Gross-Siegharts	....	8	830	19	857	1	593
Gutenstein	1	10	439	14	464	2	442
Hainburg	17	13	1.156	18	1.204	29	579
Hainfeld	12	16	753	11	792	4	405
Herzogenburg	1	25	743	43	812	4	10
Horn	....	13	669	25	707	....	284
Jetzelsdorf (bis April)	....	1	28	1	30	1	....
Krems	36	210	5.701	134	6.081	48	604
Laa (seit November)	....	5	128	....	133	....	83
Langenlois	2	3	819	17	841	4	308
Lilienfeld	7	16	762	42	827	6	317
Marbach	2	11	545	1	559	....	20
Mistelbach (seit September)	....	18	262	....	280	4	190
Neulengbach	11	40	826	31	908	....	304
Neunkirchen	7	4	1.521	69	1.601	8	310
Oberhollabrunn	15	10	991	9	1.025	13	469
Ober-Piesting (seit Juli)	....	2	164	5	171	2	138
Pitten	2	18	808	46	874	2	412
Pöchlarn	....	13	427	15	455	....	110
Poisdorf (seit October)	....	2	74	....	76	....	116
Pottendorf	1	4	721	18	744	1	513
Pyrawarth (seit October)	....	6	65	1	72	....	109
Reichenau	329	39	2.140	79	2.587	132	316
Retz	13	19	1.590	35	1.657	10	580
St. Pölten	45	334	4.446	153	4.978	48	924
Scheibbs	8	18	960	10	996	10	357
Schottwien (seit November)	....	1	27	....	28	....	84
Schwechat	5	34	1.467	103	1.609	15	253
Spitz	....	7	1.037	36	1.080	....	286
Stockerau	16	73	2.562	142	2.793	11	649
Türnitz	....	5	316	11	332	....	125
Vöslau	6	42	2.412	466	2.926	13	605
Waidhofen an der Thaya	3	17	1.260	19	1.299	2	553
Waidhofen an der Ybbs	6	41	1.814	32	1.893	7	381
Weitra	1	4	707	2	714	1	86
Wiener-Neustadt	7	155	8.085	421	8.668	78	755
Wilhelmsburg	....	13	509	5	527	....	336
Ybbs (seit Mai)	15	7	418	5	445	11	233
Zistersdorf (seit September)	....	7	178	....	185	....	129
Zwettl	....	18	1.113	5	1.136	....	321
Summe	1.055	1.657	68.227	3.219	74.158	930	17.644
Im Ganzen	10.718	11.116	617.065	256.708	895.607	11.643	35.641

Angekommene Privat-Depeschen: interne	Angekommene Privat-Depeschen: nicht interne	Angekommene Depeschen: Summe	Uebertelegraphirte (doppelt) Depeschen	Gesammtzahl der behandelten Depeschen	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
1.253	16	1.863	....	2.720	....	....	Gross-Siegharts.
431	12	887	....	1.351	....	....	Gutenstein.
1.035	13	1.655	....	2.860	....	....	Hainburg.
749	16	1.174	....	1.966	....	....	Hainfeld.
751	47	812	....	1.624	....	....	Herzogenburg.
635	22	941	....	1.648	....	....	Horn.
43	....	44	....	74	....	....	Jetzelsdorf (bis April).
5.565	154	6.371	6.020	18.472	1.061	962	Krems.
110	....	193	....	326	....	....	Laa (seit November).
788	15	1.115	....	1.956	....	....	Langenlois.
759	59	1.141	....	1.968	....	....	Lilienfeld.
214	....	234	....	793	....	....	Marbach.
297	....	491	4	775	10	1	Mistelbach (seit September).
965	23	1.292	....	2.200	....	....	Neulengbach.
1.701	32	2.051	....	3.652	....	....	Neunkirchen.
1.033	8	1.523	....	2.548	....	....	Oberhollabrunn.
174	5	319	....	490	....	....	Ober-Piesting (seit Juli).
999	54	1.467	....	2.341	....	....	Pitten.
416	68	594	....	1.049	....	....	Pöchlarn.
60	1	177	....	253	....	....	Poisdorf (seit October).
817	12	1.343	....	2.087	....	....	Pottendorf.
50	1	160	2	234	....	....	Pyrawarth (seit October).
2.494	121	3.063	....	5.650	....	....	Reichenau.
1.550	48	2.188	....	3.845	....	....	Retz.
4.465	127	5.564	21.852	32.394	2.186	2.019	St. Pölten.
984	16	1.367	....	2.363	....	....	Scheibbs.
30	....	114	....	142	....	....	Schottwien (seit November).
2.010	275	2.553	....	4.162	....	....	Schwechat.
862	48	1.196	....	2.276	....	....	Spitz.
2.895	125	3.680	719	7.192	339	337	Stockerau.
265	1	391	....	723	....	....	Türnitz.
2.504	487	3.609	10	6.545	....	....	Vöslau.
1.482	10	2.047	....	3.346	....	....	Waidhofen an der Thaya.
1.928	31	2.347	2.462	6.702	798	768	Waidhofen an der Ybbs.
851	1	939	....	1.653	....	....	Weitra.
8.002	471	9.306	37.016	54.990	7.790	7.807	Wiener-Neustadt.
513	3	852	....	1.379	....	....	Wilhelmsburg.
439	7	690	....	1.135	....	....	Ybbs (seit Mai).
118	....	247	....	432	....	....	Zistersdorf (seit September).
1.363	....	1.684	....	2.820	....	....	Zwettl.
70.420	3.598	92.592	68.095	234.845	12.204	11.910	Summe.
630.040	230.118	907.442	1,451.785	3,254.834	41.042	39.193	Im Ganzen.

Land und Stationen	Aufgegebene Staats-	Aufgegebene Dienst-	Aufgegebene Privat- interne	Aufgegebene Privat- nicht interne	Aufgegebene Summe	Angekommene Staats-	Angekommene Dienst-
	Depeschen						
Oesterreich ob der Enns.							
Aigen (seit April)	8	2	184	10	204	....	327
Altheim	....	2	237	75	314	....	472
Aschach	....	12	746	85	843	2	483
Attersee	....	5	291	31	327	....	365
Braunau	44	24	1.654	301	2.023	17	536
Ebensee	48	8	905	17	978	79	372
Efferding	3	11	397	24	435	7	441
Engelhartszell	6	1	548	91	646	2	457
Enns (seit Juni)	3	19	658	10	690	7	256
Frankenmarkt	2	4	275	11	292	1	390
Freistadt	3	16	1.055	26	1.100	7	455
Gmunden	202	87	6.412	1.288	7.989	399	487
Grein	4	11	1.311	31	1.357	6	483
Hall	....	27	1.835	272	2.134	....	493
Hallstatt	4	11	214	17	246	10	236
Haslach (seit Mai)	....	5	244	10	259	....	294
Ischl	623	508	8.089	1.363	10.583	447	399
Kammer	....	11	627	26	664	1	380
Kirchdorf	25	17	735	50	827	6	471
Kremsmünster	....	8	1.026	35	1.069	10	529
Kreuzen	....	6	385	8	399	3	339
Lambach	4	11	846	43	904	3	333
Linz	967	1.402	22.493	2.976	27.838	345	1.435
Mattighofen	3	9	705	73	790	12	388
Mauerkirchen	1	2	342	52	397	8	445
Mauthausen	....	10	953	21	984	....	510
Micheldorf	....	3	498	11	512	....	485
Mondsee	....	3	826	72	901	2	330
Neufelden	3	2	989	431	1.425	7	503
Neuhaus an der Donau	....	8	262	20	290	1	484
Neumarkt bei Grieskirchen	....	4	107	16	127	....	261
Obernberg	1	3	340	84	428	2	376
Oberweis	....	....	127	2	129	....	303
Ottensheim (seit Juni)	....	2	188	9	199	2	257
Perg	1	6	365	...	372	2	414
Peuerbach	2	4	243	29	278	3	340
Ried	33	25	1.665	439	2.162	30	405
Rohrbach	35	27	795	283	1.140	28	501
Schärding	26	428	712	352	1.518	18	372
Spital am Pyhrn	1	1	273	3	278	1	29
Steyr	6	173	5.444	320	5.943	24	442
Steyrling	1	1	555	6	563	2	436
Steyrermühl-Aichberg (s. Aug.)	....	....	79	12	91	....	126
Suben	4	....	104	7	115	14	400
Traunkirchen	11	4	342	44	401	28	362
Unterach	....	6	533	21	560	....	342

Privat- Depeschen Angekommene interne	Privat- Depeschen Angekommene nicht interne	Angekommene Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
							Oesterreich ob der Enns.
154	4	485	. . . .	689	. . . .	. . . .	Aigen (seit April).
290	84	846	. . . .	1.160	. . . .	. . . .	Altheim.
706	112	1.303	. . . .	2.146	. . . .	. . . .	Aschach.
311	31	707	2	1.036	. . . .	. . . .	Attersee.
1.150	371	2.074	9.216	13.313	538	422	Braunau.
843	12	1.306	. . . .	2.284	. . . .	. . . .	Ebensee.
420	33	901	. . . .	1.336	. . . .	. . . .	Efferding.
377	67	903	. . . .	1.549	. . . .	. . . .	Engelhartszell.
742	12	1.017	. . . .	1.707	. . . .	. . . .	Enns (seit Juni).
329	11	731	. . . .	1.023	. . . .	. . . .	Frankenmarkt.
970	31	1.463	. . . .	2.563	. . . .	. . . .	Freistadt.
5.800	1.109	7.795	9.327	25.111	160	243	Gmunden.
1.052	34	1.575	56	2.988	. . . .	. . . .	Grein.
1.836	303	2.632	. . . .	4.766	. . . .	. . . .	Hall.
209	12	467	. . . .	713	. . . .	. . . .	Hallstatt.
218	. . . .	512	. . . .	771	. . . .	. . . .	Haslach (seit Mai).
7.512	1.456	9.814	. . . .	20.397	. . . .	. . . .	Ischl.
509	24	914	. . . .	1.578	. . . .	. . . .	Kammer.
725	55	1.257	. . . .	2.084	. . . .	. . . .	Kirchdorf.
987	24	1.550	. . . .	2.619	. . . .	. . . .	Kremsmünster.
334	5	681	. . . .	1.080	. . . .	. . . .	Kreuzen.
813	39	1.188	. . . .	2.092	. . . .	. . . .	Lambach.
24.615	2.797	29.192	179.991	237.021	4.627	4.103	Linz.
629	73	1.102	. . . .	1.892	. . . .	. . . .	Mattighofen.
430	82	965	. . . .	1.362	. . . .	. . . .	Mauerkirchen.
929	36	1.475	. . . .	2.459	. . . .	. . . .	Mauthhausen.
421	5	911	. . . .	1.423	. . . .	. . . .	Micheldorf.
798	46	1.176	. . . .	2.077	. . . .	. . . .	Mondsee.
736	485	1.731	. . . .	3.156	. . . .	. . . .	Neufelden.
254	19	758	. . . .	1.048	. . . .	. . . .	Neuhaus an der Donau.
120	12	393	. . . .	520	. . . .	. . . .	Neumarkt bei Grieskirchen.
382	90	850	. . . .	1.278	. . . .	. . . .	Obernberg.
126	4	433	. . . .	562	. . . .	. . . .	Oberweis.
185	9	453	. . . .	652	. . . .	. . . .	Ottensheim (seit Juni).
442	. . . .	858	. . . .	1.230	. . . .	. . . .	Perg.
246	27	616	. . . .	894	. . . .	. . . .	Peuerbach.
1.677	469	2.581	156	4.899	41	37	Ried.
738	289	1.556	. . . .	2.696	. . . .	. . . .	Rohrbach.
848	370	1.608	206	3.332	. . . .	. . . .	Schärding.
195	5	230	. . . .	508	. . . .	. . . .	Spital am Pyhrn.
6.261	325	7.052	14.690	27.685	1.435	1.493	Steyr.
368	3	809	. . . .	1.372	. . . .	. . . .	Steyrling.
69	26	221	. . . .	312	. . . .	. . . .	Steyrermühl-Aichberg (s. Aug.).
81	20	515	. . . .	630	. . . .	. . . .	Suben.
339	56	785	. . . .	1.186	. . . .	. . . .	Traunkirchen.
471	14	827	. . . .	1.387	. . . .	. . . .	Unterach.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen						
Vöklabruck	1	14	909	64	988	4	402
Weizenkirchen (seit Mai)	1	8	248	19	276	2	287
Wels	32	164	4.432	876	5.504	42	560
Weyer	....	8	659	2	669	....	1
Windischgarsten	2	2	494	8	506	10	54
Zipf	....	5	408	27	440	1	404
Summe	2.110	3.130	74.764	10.103	90.107	1.595	20.652
Salzburg.							
Bad Gastein	114	91	2.391	986	3.582	94	448
Gilgen St.	....	....	320	14	334	7	371
Hallein	2	38	1.459	230	1.729	73	377
Hofgastein (Mai-October)	....	4	320	55	379	5	146
Johann St.	4	23	1.864	98	1.989	18	403
Lend	....	7	1.479	52	1.538	3	74
Lofer (seit Juli)	2	5	230	18	255	2	158
Mauterndorf (seit Juni)	....	1	103	....	104	....	113
Michael St.	6	19	242	6	273	4	364
Radstadt	5	48	1.918	106	2.077	7	406
Saalfelden	4	12	1.368	120	1.504	12	447
Salzburg	513	744	14.472	3.687	19.416	571	843
Strobl (seit Juli)	....	3	128	6	137	....	141
Tamsweg	3	2	246	3	254	5	338
Zell am See	11	34	1.640	130	1.815	18	471
Summe	664	1.031	28.180	5.511	35.386	819	5.100
Steiermark.							
Admont	....	70	948	39	1.057	....	29
Aflenz	2	8	360	2	372	3	334
Andritz	....	11	733	45	789	4	175
Anger (seit August)	....	7	170	....	177	....	200
Aussee	10	38	3.018	267	3.333	33	482
Birkfeld	4	5	244	1	254	2	261
Bruck an der Mur	52	879	2.352	48	3.331	52	653
Burgau	....	5	387	10	402	2	415
Cilli	70	213	5.217	161	5.661	59	617
Deutsch-Landsberg	31	15	1.422	18	1.486	8	467
Drachenburg (seit August)	....	1	56	....	57	....	94
Eibiswald	4	5	1.286	17	1.312	14	441
Eisenerz	20	23	1.253	29	1.325	31	324
Fehring (seit December)	....	3	41	1	45	1	31
Feldbach	3	17	1.306	15	1.341	5	483
Fridauwerk	....	2	274	....	276	....	139

Angekommene Privat- Depeschen interne	nicht interne	Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
966	64	1.436	. . . .	2.424	. . . .	. . . .	Vöklabruck.
143	7	439	. . . .	715	. . . .	. . . .	Weizenkirchen (seit Mai).
5.486	815	6.903	21.756	34.163	4.194	3.328	Wels.
664	. . . .	665	. . . .	1.334	. . . .	. . . .	Weyer.
492	6	562	. . . .	1.068	. . . .	. . . .	Windischgarsten.
780	32	1.217	. . . .	1.657	. . . .	. . . .	Zipf.
76.178	10.015	108.440	235.400	433 947	10.995	9.626	Summe.
							Salzburg.
2.303	882	3.727	1.612	8.921	. . . .	. . . .	Badgastein.
266	9	653	22	1.009	. . . .	. . . .	Gilgen St.
1.724	289	2.463	550	4.742	132	137	Hallein.
304	53	508	. . . .	887	. . . .	. . . .	Hofgastein (Mai-October).
1.614	68	2.103	. . . .	4.092	. . . .	. . . .	Johann St.
1.111	21	1.209	. . . .	2.747	. . . .	. . . .	Lend.
189	5	354	. . . .	609	. . . .	. . . .	Lofer (seit Juli).
59	. . . .	172	. . . .	276	. . . .	. . . .	Mauterndorf (seit Juni).
219	6	593	672	1.538	. . . .	. . . .	Michael, St.
1.598	93	2.104	2	4.183	. . . .	. . . .	Radstadt.
1.079	83	1.621	. . . .	3.125	. . . .	. . . .	Saalfelden.
14.997	3.903	20.314	152.496	192.226	3.151	2.549	Salzburg.
85	2	228	. . . .	365	. . . .	. . . .	Strobl (seit Juli).
210	1	554	. . . .	808	. . . .	. . . .	Tamsweg.
1.406	84	1.979	. . . .	3.794	. . . .	. . . .	Zell am See.
27.164	5.499	38.582	155.354	229.322	3.283	2.686	Summe.
							Steiermark.
908	28	965	. . . .	2.022	. . . .	. . . .	Admont.
368	2	707	. . . .	1.079	. . . .	. . . .	Aflenz.
811	31	1.021	. . . .	1.810	. . . .	. . . .	Andritz.
116	. . . .	316	. . . .	493	. . . .	. . . .	Anger (seit August).
2.750	280	3.545	. . . .	6.878	. . . .	. . . .	Aussee.
203	1	467	. . . .	721	. . . .	. . . .	Birkfeld.
2.536	26	3.267	13.712	20.310	3.475	2.678	Bruck an der Mur.
405	3	825	. . . .	1.227	. . . .	. . . .	Burgau.
5.293	154	6.123	10.308	22.092	987	779	Cilli.
1.224	16	1.715	. . . .	3.201	. . . .	. . . .	Deutsch-Landsberg.
34	. . . .	128	. . . .	185	. . . .	. . . .	Drachenburg (seit August).
1.047	14	1.516	. . . .	2.828	. . . .	. . . .	Eibiswald.
1.049	27	1.431	. . . .	2.756	. . . .	. . . .	Eisenerz.
39	. . . .	71	. . . .	116	. . . .	. . . .	Fehring (seit December).
1.179	11	1.678	. . . .	3.019	. . . .	. . . .	Feldbach.
144	. . . .	283	. . . .	559	. . . .	. . . .	Fridauwerk.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen						
Friedberg	1	8	313	4	326	2	469
Frohnleiten (seit November)	....	2	102	4	108	1	51
Fürstenfeld	10	13	837	16	876	10	451
Gleichenberg	13	133	4.370	266	4.782	10	504
Gleisdorf (seit Juni)	2	3	451	4	460	2	296
Gonobitz	18	13	819	29	879	16	500
Gratz	1.186	2.284	57 965	3.275	64.710	789	5.464
Hartberg	11	16	794	5	826	15	459
Ilz	2	1	853	60	916	1	222
Judenburg	10	94	2.572	63	2.739	19	501
Krainberg (seit September)	....	1	206	7	214	...	120
Kindberg (seit August)	....	5	359	5	369	....	194
Kirchbach (seit September)	1	....	72	....	73	....	123
Knittelfeld (seit Juli)	....	17	629	6	652	....	179
Krieglach (seit October)	....	4	62	1	67	....	81
Leibnitz	10	28	1.439	6	1.483	15	446
Leoben	110	1.254	5.826	132	7.322	42	670
Lietzen	14	40	1,833	48	1,935	14	476
Luttenberg	12	2	696	7	717	18	360
Mahrenberg	2	5	333	5	345	3	436
Marburg	104	541	9.247	252	10.144	97	796
Mariazell	12	27	1.649	20	1.708	15	432
Mürzzuschlag	24	37	1.642	72	1.775	26	486
Murau	6	8	565	25	604	9	333
Mureck	2	6	662	13	683	3	469
Neuberg	113	15	931	7	1,066	81	437
Neuhaus (Bad), (Juni-Septbr.)	1	16	562	24	603	2	241
Pettau	80	442	2.813	25	3.360	48	433
Pöllau	7	4	275	...	286	2	162
Pöltschach (seit März)	....	22	775	8	805	4	435
Radegund St.	....	19	1.121	21	1.161	2	472
Radkersburg	8	6	1.808	23	1.845	26	475
Rann	8	22	952	12	994	23	134
Römerbad (Mai-September)	37	25	643	27	732	21	166
Rohitsch	22	13	906	2	943	38	483
Rottenmann	3	28	921	15	967	3	368
Sauerbrunn (Juni-September)	....	67	2.043	47	2.157	1	271
Spielfeld	1	18	578	28	625	2	461
Stainz	2	4	487	2	495	9	452
Steinbrücken	3	11	829	25	868	8	148
Tüffer (Bad), (Mai-September)	1	9	228	4	242	1	155
Vordernberg	6	11	876	23	916	5	489
Weiz	16	13	721	16	766	9	480
Wildon (seit November)	....	7	109	5	121	1	83
Windisch-Feistritz	3	15	886	11	915	18	475
Windisch-Gratz	6	6	518	5	535	7	460
Windisch-Landsberg (seit Oct.)	3	2	118	....	123	2	102
Summe	2.066	6.619	132.463	5.308	146.456	1.634	27.045

Angekommene Privat-Depeschen interne	Angekommene Privat-Depeschen nicht interne	Angekommene Depeschen Summe	Uebertelegraphirte (doppelt) Depeschen	Gesammtzahl der behandelten Depeschen	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene Depeschen	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene Depeschen	Land und Stationen
332	4	807	....	1.133	....	....	Friedberg.
105	3	160	....	268	....	....	Frohnleiten (seit November).
815	11	1.287	....	2.163	....	....	Fürstenfeld.
3.804	240	4.558	526	9.866	....	....	Gleichenberg.
471	4	773	....	1.233	....	....	Gleisdorf (seit Juni).
735	24	1.275	....	2.154	....	....	Gonobitz.
69.648	3.289	79.190	152.794	296.694	12.886	12.244	Gratz.
766	4	1.244	....	2.070	....	....	Hartberg.
728	50	1.001	....	1.917	....	....	Ilz.
2.452	62	3.034	12.948	18.721	2.863	2.984	Judenburg.
133	3	256	....	470	....	....	Kainberg (seit September).
356	4	554	....	923	....	....	Kindberg (seit August).
58	....	181	....	254	....	....	Kirchbach (seit September).
602	12	793	....	1.445	....	....	Knittelfeld (seit Juli).
34	....	115	....	182	....	....	Krieglach (seit October).
1.578	5	2.044	....	3.527	....	....	Leibnitz.
5.458	122	6.292	23.118	36.732	297	265	Leoben.
1.591	61	2.142	1.368	5.445	....	....	Lietzen.
587	6	971	....	1.688	....	....	Luttenberg.
266	3	708	....	1.053	....	....	Mahrenberg.
9.600	194	10.687	37.938	58.769	3.050	1.823	Marburg.
1.126	21	1.594	....	3.302	....	....	Mariazell.
1.250	63	1.825	22	3.622	....	....	Mürzzuschlag.
577	21	940	....	1.544	....	....	Murau.
574	7	1.053	....	1.736	....	....	Mureck.
804	14	1.336	....	2.402	....	....	Neuberg.
444	18	705	....	1.308	....	....	Neuhaus (Bad), (Juni-Septbr.)
2.647	22	3.150	2.678	9.188	108	82	Pettau.
253	....	417	....	703	....	....	Pöllau.
642	5	1.086	26	1.917	....	....	Pöltschach (seit März).
948	14	1.436	....	2.597	....	....	Radegund St.
1.622	20	2.143	....	3.988	....	....	Radkersburg.
830	6	993	2	1.989	....	....	Rann.
535	26	748	....	1.480	....	....	Römerbad (Mai-September).
785	3	1.309	658	2.910	....	....	Rohitsch.
884	12	1.267	2.620	4.854	230	234	Rottenmann.
1.638	30	1.940	....	4.097	....	....	Sauerbrunn (Juni-September).
522	34	1.019	....	1.644	....	....	Spielfeld.
481	5	947	....	1.442	....	....	Stainz.
665	16	837	2.256	3.961	441	632	Steinbrücken.
259	4	419	....	661	....	....	Tüffer (Bad), (Mai-September).
874	24	1.392	....	2.308	....	....	Vordernberg.
670	16	1.175	....	1.941	....	....	Weiz.
160	5	249	2	372	....	....	Wildon (seit November).
817	15	1.325	....	2.240	....	....	Windisch-Feistritz.
556	5	1.028	....	1.563	....	....	Windisch-Gratz.
81	....	185	....	308	....	....	Windisch-Landsberg (seit Oct.)
138.869	5.100	172.648	260.976	580.080	24.337	21.721	Summe.

Land und Stationen	Aufgegebene Depeschen: Staats-	Aufgegebene Depeschen: Dienst-	Aufgegebene Depeschen: Privat- interne	Aufgegebene Depeschen: Privat- nicht interne	Aufgegebene Depeschen: Summe	Angekommene Depeschen: Staats-	Angekommene Depeschen: Dienst-
Kärnten.							
Bleiberg	....	17	337	5	359	....	492
Bleiburg	1	10	422	9	442	4	496
Friesach	1	11	672	41	725	4	491
Gmünd	7	14	478	26	525	7	486
Hermagor	11	5	418	23	457	3	485
Klagenfurt	131	1.064	12.899	708	14.802	276	1.102
Kötschach	6	6	481	28	521	7	423
Pontafel (seit December)	....	3	23	6	32	....	22
Prävali (seit December)	....	2	22	....	24	....	31
Spital	23	27	1.276	41	1.367	17	485
St. Paul (seit December)	....	1	19	2	22	....	32
Tarvis	2	27	916	52	997	8	512
Villach	35	389	6.076	407	6.907	47	622
Villacheralpe (Dobratsch), (Juli-October)	....	6	367	10	383	1	11
Völkermarkt	2	8	722	22	754	9	498
Wolfsberg	20	32	1.537	74	1.663	9	518
Summe	239	1.622	26.665	1.454	29.980	392	6.706
Krain.							
Adelsberg	119	18	974	26	1.137	72	117
Bartelmae St. (seit Juli)	1	9	250	....	260	....	74
Bischoflak	13	4	537	21	575	....	252
Černembl	42	25	432	12	511	28	87
Feistritz in der Wochein	6	12	165	3	186	6	61
Gottschee	23	20	805	14	862	33	96
Gurkfeld (seit September)	7	8	186	....	201	6	34
Idria	8	22	393	18	441	9	499
Krainburg	12	54	812	33	911	19	427
Laibach	289	901	13.216	607	15.013	365	1.111
Landstrass	20	14	357	1	392	19	209
Möttling	8	11	593	4	616	11	79
Nassenfuss (seit Juni)	3	10	219	....	232	3	50
Neumarktl	2	11	388	6	407	3	292
Ratschach (seit November)	....	3	11	....	14	1	2
Radmannsdorf	26	20	299	....	345	14	118
Reifnitz	15	14	410	5	444	5	72
Rudolfswerth	57	81	1.218	11	1.317	66	401
Seisenberg	16	12	279	1	308	13	82
Stein	1	20	670	6	697	7	221
Töplitz	1	19	161	4	185	4	93

Angekommene Privat-Depeschen: interne	Angekommene Privat-Depeschen: nicht interne	Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
							Kärnten.
412	4	908	826	2.093	....	....	Bleiberg.
455	6	961	....	1.403	....	....	Bleiburg.
568	38	1.101	5.000	6.826	1.537	948	Friesach.
405	20	918	....	1.443	....	....	Gmünd.
366	16	870	....	1.327	....	....	Hermagor.
13.828	718	15.924	63.628	84.354	914	855	Klagenfurt.
392	19	841	....	1.362	....	....	Kötschach.
14	3	39	....	71	....	....	Pontafel (seit December).
19	....	50	....	74	....	....	Prävali (seit December).
1.284	24	1.810	....	3.177	....	....	Spital.
16	1	49	....	71	....	....	St. Paul (seit December).
879	37	1.436	250	2.683	56	50	Tarvis.
5.980	382	7.031	20.082	34.020	3.197	3.093	Villach.
71	....	83	....	466	....	....	Villacheralpe (Dobratsch), (Juli-October).
598	11	1.116	18	1.888	....	....	Völkermarkt.
1.347	75	1.949	....	3.612	....	....	Wolfsberg.
26.634	1.354	35.086	79.804	144.870	5.704	4.946	Summe.
							Krain.
975	20	1.184	1.978	4.299	533	454	Adelsberg.
147	1	222	....	482	....	....	Bartelmae St. (seit Juli).
496	16	764	....	1.339	....	....	Bischoflak.
371	13	499	....	1.010	....	....	Černembl.
134	2	203	....	389	....	....	Feistritz in der Wochein.
848	17	994	....	1.856	....	....	Gottschee.
190	....	230	....	431	....	....	Gurkfeld (seit September).
349	17	874	....	1.315	....	....	Idria.
891	27	1.364	2.368	4.643	54	54	Krainburg.
14.595	465	16.536	30.376	61.925	3.567	3.337	Laibach.
245	....	473	....	865	....	....	Landstrass.
472	4	566	....	1.182	....	....	Möttling.
182	....	235	....	467	....	....	Nassenfuss (seit Juni).
405	9	709	....	1.116	....	....	Neumarktl.
14	1	18	....	32	....	....	Ratschach (seit November).
304	4	440	....	785	12	12	Radmannsdorf.
348	2	427	....	871	....	....	Reifnitz.
1.012	14	1.493	830	3.640	....	....	Rudolfswerth.
229	1	325	....	633	....	....	Seisenberg.
661	10	899	....	1.596	....	....	Stein.
125	10	232	....	417	....	....	Töplitz.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen						
reffen	4	24	164	1	193	9	85
eldes (Mai-September)	....	39	799	29	867	....	66
Vippach (seit August)	4	5	204	1	214	2	203
Summe	677	1.306	23.542	803	26.328	695	4.731
Oesterr.-illyr. Küstenland.							
Albona	22	7	542	43	614	14	34
Buje	14	9	401	8	432	31	365
Bescanuova (seit September)	3	9	166	....	178	5	6
Canale (seit Juli)	1	2	187	2	192	2	221
Capo d'Istria	94	39	1.591	106	1.830	77	452
Cherso	14	15	814	65	908	26	21
Cervignano	3	16	1.076	161	1.256	9	437
Cittanuova	23	9	292	60	384	9	429
Cormons	10	19	1.190	169	1.388	35	451
Dignano	42	13	727	42	824	78	292
Fianona	....	9	149	6	164	5	23
Flitsch (seit Juni)	6	22	278	1	307	5	239
Görz	148	1.317	10.876	1.622	13.963	145	687
Gradisca	43	18	718	200	979	30	284
Haidenschaft	....	13	794	14	821	6	457
Lussin piccolo	79	125	3.192	833	4.229	73	1.060
Lussin grande	1	4	235	27	267	4	33
Monfalcone	6	13	723	131	873	8	281
Ossero	2	3	183	17	205	1	9
Parenzo	86	41	1.084	124	1.335	96	379
Pirano	24	26	1.330	142	1.522	37	512
Pisino	299	483	1.738	38	2.558	211	543
Pola	811	626	11.180	578	13.195	652	1.435
Porer	2	445	47	....	494	3	....
Rovigno	129	49	2.339	298	2.815	141	361
Sessana	25	10	679	20	734	50	137
Tolmein	19	7	495	13	534	30	423
Triest	2.548	5.720	102.892	81.638	192.798	899	5.002
Umago	12	27	475	74	588	12	171
Veglia	18	7	568	10	603	31	6
Visco	5	6	314	14	339	5	440
Visinada	9	8	259	2	278	17	21
Volosca (seit Juni)	19	11	299	54	383	39	34
Valle San Bartolomeo	....	....	64	4	68	5	1
Summe	4.517	9.128	147.897	86.516	248.058	2.791	15.246

Angekommene: Privat-Depeschen interne	Angekommene: Privat-Depeschen nicht interne	Angekommene: Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
146	1	241	. . . .	434	. . . .	. . . .	Treffen.
728	18	812	. . . .	1.679	. . . .	. . . .	Veldes (Mai-September).
155	. . . .	360	. . . .	574	. . . .	. . . .	Wippach (seit August).
24.022	652	30.100	35.552	91.980	4.166	3.857	Summe.
							Oesterr.-illyr. Küstenland.
508	66	622	. . . .	1.236	. . . .	. . . .	Albona.
395	5	796	6	1.234	. . . .	. . . .	Buje.
155	. . . .	166	. . . .	344	. . . .	. . . .	Bescanuova (seit September).
128	. . . .	351	. . . .	543	. . . .	. . . .	Canale (seit Juli).
1.505	90	2.124	. . . .	3.954	. . . .	. . . .	Capo d'Istria.
934	131	1.112	172	2.192	. . . .	. . . .	Cherso.
917	199	1.562	. . . .	2.818	. . . .	. . . .	Cervignano.
232	39	709	. . . .	1.093	. . . .	. . . .	Cittanuova.
1.343	230	2.059	. . . .	3.447	. . . .	. . . .	Cormons.
672	34	1.076	. . . .	1.900	. . . .	. . . .	Dignano.
139	4	171	. . . .	335	. . . .	. . . .	Fianona.
186	. . . .	430	. . . .	737	. . . .	. . . .	Flitsch (seit Juni).
11.035	1.493	13.360	. . . .	27.323	773	666	Görz.
720	182	1.216	. . . .	2.195	. . . .	. . . .	Gradisca.
744	9	1.216	. . . .	2.037	. . . .	. . . .	Haidenschaft.
3.022	1.547	5.702	248	10.179	. . . .	. . . .	Lussin piccolo.
386	44	467	. . . .	734	. . . .	. . . .	Lussin grande.
738	147	1.174	. . . .	2.047	. . . .	. . . .	Monfalcone.
174	45	229	. . . .	434	. . . .	. . . .	Ossero.
1.045	115	1.635	. . . .	2.970	. . . .	. . . .	Parenzo.
1.210	141	1.900	. . . .	3.422	. . . .	. . . .	Pirano.
1.794	32	2.580	5.814	10.952	. . . .	. . . .	Pisino.
9.752	484	12.323	3.074	28.592	. . . .	. . . .	Pola.
16	. . . .	19	. . . .	513	. . . .	. . . .	Porer.
2.142	230	2.874	. . . .	5.689	. . . .	. . . .	Rovigno.
888	22	1.097	. . . .	1.831	. . . .	. . . .	Sessana.
435	8	896	. . . .	1.430	. . . .	. . . .	Tolmein.
117.929	76.565	200.395	331.432	724.625	2.855	1.819	Triest.
394	66	643	. . . .	1.231	. . . .	. . . .	Umago.
628	13	678	102	1.383	1	1	Veglia.
269	31	745	. . . .	1.084	. . . .	. . . .	Visco.
248	1	287	. . . .	565	. . . .	. . . .	Visinada.
374	44	491	. . . .	874	. . . .	. . . .	Volosca (seit Juni).
54	4	64	. . . .	132	. . . .	. . . .	Valle San Bartolomeo.
161.111	82.021	261.169	340.848	850.975	3.629	2.486	Summe.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Interne	nicht Interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen						
Tirol.							
Achenkirchen (seit Juni)	1	5	164	47	217	1	286
Ala	15	16	363	341	735	35	535
Arco	33	12	546	187	778	37	528
Borgo	12	15	591	186	804	15	486
Bozen	127	198	7.846	3.550	11.721	336	1.150
Brixen	24	44	978	198	1.244	13	611
Bruneck	3	14	971	93	1.081	15	508
Cavalese	29	11	478	60	578	27	526
Cles	12	15	521	129	677	10	404
Cormano (Juli-August)	....	5	89	94	188	...	66
Cortina d'Ampezzo	11	8	434	104	557	1	520
Fondo (seit September)	....	....	102	9	111	....	103
Hall	3	17	929	146	1.095	7	527
Hopfgarten (seit November)	....	1	265	25	291	1	84
Imst	40	2	525	111	678	16	528
Innsbruck	678	1.226	12.237	3.759	17.900	776	1.200
Jenbach (Mai-September)	....	17	435	165	617	2	271
Kitzbühel	62	17	1.298	84	1.461	13	569
Kössen	....	6	237	68	311	4	530
Kufstein	46	51	1.470	270	1.837	51	587
Landeck	29	29	496	107	661	18	593
Levico	9	15	672	534	1.230	8	485
Lienz	16	309	1.264	146	1.735	14	565
Malé	4	9	278	168	459	10	428
Mals	2	18	316	91	427	2	495
Meran	122	133	4.544	2.477	7.276	82	652
Mezzolombardo	11	11	585	214	821	18	419
Nassereit	....	3	180	24	207	2	531
Nauders	6	8	197	97	308	9	515
Niederdorf	2	21	724	78	825	2	516
Pergine	11	9	512	146	678	6	457
Pertisau (Juni-September)	2	8	272	47	329	2	161
Reutte	7	13	496	364	880	22	538
Ried	6	9	177	36	228	13	516
Riva	42	389	1.102	683	2.216	36	537
Rovereto	40	48	2.847	1.109	4.044	27	610
Schlanders	....	5	204	67	276	4	454
Seehof (Juni-September)	....	13	226	102	341	1	157
Silz	....	....	175	28	203	8	529
St. Johann	1	12	712	84	809	9	537
Telfs	9	15	368	71	463	8	524
Tione	12	5	226	119	362	12	456
Trient	272	143	6.683	2.737	9.835	496	663
Waidring (seit Juni)	....	3	152	18	173	1	312
Wörgl (seit Juni)	1	23	792	126	942	6	281
Summe	1.700	2.931	54.679	19.299	78.609	2.176	21.950

Angekommene			Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter		Land und Stationen
interne	nicht interne	Summe			von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	
Privat-							
Depeschen							
							Tirol.
125	26	438	. . . .	655	. . . .	. . . .	Achenkirchen (seit Juni).
500	468	1.538	. . . .	2.273	. . . .	. . . .	Ala.
495	198	1.258	. . . .	2.036	. . . .	. . . .	Arco.
678	193	1.372	. . . .	2.176	. . . .	. . . .	Borgo.
8.186	3.047	12.719	121.090	145.530	1.440	1.301	Bozen.
1.065	205	1.894	9.008	12.146	2.348	1.473	Brixen.
969	93	1.585	. . . .	2.666	. . . .	. . . .	Bruneck.
448	79	1.080	. . . .	1.658	. . . .	. . . .	Cavalese.
488	150	1.052	. . . .	1.729	. . . .	. . . .	Cles.
68	143	277	. . . .	465	. . . .	. . . .	Comano (Juli-August).
293	66	880	. . . .	1.437	. . . .	. . . .	Cortina d'Ampezzo.
103	9	215	. . . .	326	. . . .	. . . .	Fondo (seit September).
1.150	214	1.898	. . . .	2.993	. . . .	. . . .	Hall.
258	16	359	. . . .	650	. . . .	. . . .	Hopfgarten (seit November).
445	118	1.107	. . . .	1.785	. . . .	. . . .	Imst.
13.803	4.049	19.828	99.334	137.062	4.139	3.573	Innsbruck.
467	168	908	250	1.775	. . . .	. . . .	Jenbach (Mai-September).
1.160	86	1.828	. . . .	3.289	. . . .	. . . .	Kitzbühel.
221	69	824	. . . .	1.135	. . . .	. . . .	Kössen.
1.661	281	2.580	50	4.467	30	32	Kufstein.
356	99	1.066	4.931	6.658	. . . .	. . . .	Landeck.
597	599	1.689	. . . .	2.919	. . . .	. . . .	Levico.
1.207	105	1.891	1.887	5.513	626	498	Lienz.
283	166	887	. . . .	1.346	. . . .	. . . .	Malé.
319	88	904	. . . .	1.331	. . . .	. . . .	Mals.
4.418	2.138	7.290	26	14.592	. . . .	. . . .	Meran.
581	227	1.245	. . . .	2.066	. . . .	. . . .	Mezzolombardo.
144	23	700	. . . .	907	. . . .	. . . .	Nassereit.
173	119	816	. . . .	1.124	. . . .	. . . .	Nauders.
670	97	1.285	892	3.002	. . . .	. . . .	Niederdorf.
514	139	1.116	. . . .	1.794	. . . .	. . . .	Pergine.
190	20	373	. . . .	702	. . . .	. . . .	Pertisau (Juni-September).
472	326	1.358	. . . .	2.238	. . . .	. . . .	Reutte.
144	27	700	. . . .	928	. . . .	. . . .	Ried.
1.171	605	2.349	. . . .	4.565	. . . .	. . . .	Riva.
2.886	1.213	4.736	13.996	22.776	1.016	785	Rovereto.
187	55	700	. . . .	976	. . . .	. . . .	Schlanders.
147	85	390	. . . .	731	. . . .	. . . .	Seehof (Juni-September).
150	14	701	. . . .	904	. . . .	. . . .	Silz.
672	75	1.293	. . . .	2.102	. . . .	. . . .	St. Johann.
389	73	994	. . . .	1.457	. . . .	. . . .	Telfs.
206	148	822	. . . .	1.184	. . . .	. . . .	Tione.
6.448	2.964	10.571	22.287	42.693	608	605	Trient.
72	8	393	. . . .	566	. . . .	. . . .	Waidring (seit Juni).
837	133	1.257	. . . .	2.199	. . . .	. . . .	Wörgl (seit Juni).
55.816	19.224	99.166	273.751	451.526	10.207	8.267	Summe.

Digitized by Google

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne Privat-	nicht interne Privat-	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen						
Vorarlberg.							
Begau	1	2	183	89	275	1	392
Bludenz	13	26	633	374	1.046	15	527
Bregenz	23	620	2.464	2.542	5.649	136	1.297
Dornbirn	6	13	561	485	1.065	6	486
Egg	....	2	265	111	378	....	457
Feldkirch	16	126	1.818	1.695	3.655	20	651
Hittisau	....	1	149	81	231	....	437
Hohenems	....	10	644	805	1.459	2	478
Krumbach	....	....	90	65	155	....	386
Vaduz (Liechtenstein)	....	....	105	84	189	3	328
Summe	59	800	6.912	6.331	14.102	183	5.439
Tirol und Vorarlberg im Ganzen	1.759	3.731	61.591	25.630	92.711	2.359	27.389
Böhmen.							
Adlerkosteletz	7	18	1.867	90	1.982	9	242
Arnau	2	24	2.780	437	3.243	38	434
Asch	3	37	2.529	1.916	4.485	30	391
Aujezd an der Mies	....	....	392	1	393	....	1
Auscha	7	19	2.512	518	3.056	120	433
Aussig	7	765	6.970	2.902	10.644	53	1.191
Bärringen	....	1	616	105	722	....	394
Bauschowitz	....	3	979	35	1.017	121	442
Bechin	....	6	638	12	656	....	279
Bejchor	....	1	555	11	567	....	399
Benatek (Alt-)	8	9	1.737	22	1.776	123	18
Beneschau bei Prag	19	180	1.282	35	1.516	138	294
Beneschau bei Kaplitz	....	7	359	1	367	1	346
Bergreichenstein	....	9	888	68	965	14	397
Bilin	....	21	1.218	38	1.277	3	429
Bischofteinitz	3	6	993	85	1.087	15	109
Blatna	12	6	839	26	883	112	3
Bodenbach	53	169	4.135	2.190	6.547	53	1.838
Böhmisch-Aicha	....	9	1.159	439	1.607	120	433
Böhmisch-Brod	27	18	1.264	26	1.335	139	437
Böhmisch-Kamnitz	1	37	1.633	285	1.956	4	410
Böhmisch-Leipa	34	42	3.930	387	4.393	109	455
Böhmisch-Skalitz	1	17	1.390	292	1.700	52	333
Böhmisch-Trübau	4	26	1.044	32	1.106	129	432
Böhmisch Zwickau	....	15	1.282	147	1.444	....	309
Brandeis	146	53	2.628	101	2.928	113	425

Angekommene Privat-Depeschen: interne	Angekommene Privat-Depeschen: nicht interne	Angekommene: Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
							Vorarlberg.
189	110	692	. . . .	967	. . . .	. . . .	Begau.
600	491	1.633	. . . .	2.679	. . . .	. . . .	Bludenz.
2.243	2.360	6.036	385.670	397.355	867	1.150	Bregenz.
643	1.118	2.253	. . . .	3.318	. . . .	. . . .	Dornbirn.
186	143	786	. . . .	1.164	. . . .	. . . .	Egg.
1.606	2.322	4.599	4.022	12.276	652	722	Feldkirch.
135	114	686	. . . .	917	. . . .	. . . .	Hittisau.
653	910	2.043	. . . .	3.502	. . . .	. . . .	Hohenems.
91	101	578	. . . .	733	. . . .	. . . .	Krumbach.
123	113	567	. . . .	756	. . . .	. . . .	Vaduz (Liechtenstein).
6.469	7.782	19.873	389.692	423.667	1.519	1.872	Summe.
62.285	27.006	119.039	663.443	875.193	11.726	10.139	Tirol und Vorarlberg im Ganzen.
							Böhmen.
1.717	77	2.045	. . . .	4.027	. . . .	. . . .	Adlerkosteletz.
2.416	439	3.327	. . . .	6.570	. . . .	. . . .	Arnau.
2.671	1.759	4.851	1.680	11.016	. . . .	. . . .	Asch.
432	2	435	. . . .	828	. . . .	. . . .	Aujezd an der Mies.
2.683	728	3.964	. . . .	7.020	. . . .	. . . .	Auscha.
6 467	2.639	10.350	92.160	113.154	2.654	2.150	Aussig.
520	97	1.011	. . . .	1.733	. . . .	. . . .	Bärringen.
795	4	1.362	. . . .	2.379	. . . .	. . . .	Bauschowitz.
488	4	771	. . . .	1.427	. . . .	. . . .	Bechin.
558	10	967	. . . .	1.534	. . . .	. . . .	Bejchor.
1.901	21	2.063	. . . .	3.839	. . . .	. . . .	Benatek (Alt-).
1.460	38	1.930	372	3.818	. . . .	. . . .	Beneschau bei Prag.
329	. . . .	676	. . . .	1.043	. . . .	. . . .	Beneschau bei Kaplitz.
802	78	1.291	. . . .	2,256	. . . .	. . . .	Bergreichenstein.
1.135	53	1.620	. . . .	2,897	. . . .	. . . .	Bilin.
989	112	1.225	. . . .	2.312	. . . .	. . . .	Bischofteinitz.
834	19	968	. . . .	1.851	. . . .	. . . .	Blatna.
2.881	1.322	6.094	6.142	18.783	1.816	1.560	Bodenbach.
1.164	313	2.030	8	3.645	. . . .	. . . .	Böhmisch-Aicha.
1.295	41	1.912	. . . .	3.247	. . . .	. . . .	Böhmisch-Brod.
1.795	184	2.393	5.509	9.858	. . . .	. . . .	Böhmisch-Kamnitz.
3·993	361	4.918	10.967	20.278	922	792	Böhmisch-Leipa.
1.413	231	2.029	. . . .	3.729	. . . .	. . . .	Böhmisch-Skalitz.
849	7	1.417	13.230	15.753	786	504	Böhmisch-Trübau.
1.155	185	1.649	. . . .	3.093	. . . .	. . . .	Böhmisch-Zwickau.
2.626	74	3.238	. . . .	6.166	. . . .	. . . .	Brandeis.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen						
Braunau	42	35	2.610	336	3.023	138	404
Březnitz	11	4	1.031	2	1.048	3	6
Brünnlitz (seit Februar)	....	3	888	104	995	3	268
Brüx	55	34	3.833	394	4.316	159	468
Buchau	....	5	698	45	748	....	435
Budweis	832	421	10.400	491	12.144	200	620
Carlsbad	32	1.026	15.055	9.216	25.329	135	753
Časlau	236	26	2.510	71	2.843	133	422
Chejnow (seit October)	....	1	97	2	100	25	24
Chlumetz	3	27	1.779	40	1.849	108	366
Chotzen	4	17	1.555	38	1.614	2	51
Chrudim	44	37	2.645	97	2.823	150	428
Dauba	9	17	1.528	158	1.712	140	434
Deutschbrod	22	35	2.252	46	2.355	125	460
Dobrawitz	....	8	1.366	15	1.389	122	398
Dobřisch	1	3	853	21	878	1	10
Dobruschka	4	4	342	24	374	2	402
Dux	4	41	2.770	546	3.361	3	429
Eger	81	404	6.392	1.868	8.745	298	82
Einsiedl	....	31	617	146	794	....	422
Eipel	1	14	315	183	513	18	418
Eisenstein	....	9	1.067	128	1.204	....	128
Elbogen	12	8	878	98	996	4	364
Falkenau bei Eger	25	22	2.770	837	3.654	26	399
Franzensbad	11	226	6.329	3.528	10.094	27	471
Frauenberg	2	16	940	12	970	125	390
Freiheit	....	3	767	167	937	....	397
Friedland	1	30	1.817	401	2.249	6	453
Gabel	1	10	612	39	662	123	309
Gablonz	....	38	2.477	1.112	3.627	96	466
Georgswalde	....	5	553	66	624	....	4
Görkau	....	8	1.463	421	1.892	....	414
Goltsch-Jenikau	2	14	2.030	135	2.181	116	431
Graslitz	7	10	1.334	351	1.702	5	379
Gratzen	1	23	1.095	27	1.146	131	366
Grottau	....	2	931	214	1.147	85	430
Grulich	2	20	1.027	55	1.104	7	434
Haid	17	11	740	194	962	9	391
Haida	1	9	1.312	465	1.787	8	442
Haindorf	....	6	631	265	902	....	434
Hartmanitz	8	10	870	30	918	2	167
Haslau	....	3	240	122	365	....	192
Heřmanměstec	....	8	1.329	86	1.423	3	428
Hermannseifen	....	2	445	62	509	....	412
Hirschberg	....	4	591	32	627	....	227
Hohenbruck	1	6	773	26	806	16	441
Hohenelbe	50	23	2.694	778	3.545	100	425
Hohenfurt	2	8	847	16	873	....	139
Hohenmauth	21	20	1.606	136	1.783	127	379
Horaždiowitz	6	4	1.025	45	1.080	122	360

Angekommene Privat-Depeschen interne	Angekommene Privat-Depeschen nicht interne	Angekommene Depeschen Summe	Uebertelegraphirte (doppelt) Depeschen	Gesammtzahl der behandelten Depeschen	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
2.350	344	3.236	....	6.259	....	....	Braunau.
943	1	953	3.420	5.421	....	....	Březnitz.
992	106	1.369	....	2.364	....	....	Brünnlitz (seit Februar).
4.182	412	5.221	9.738	19.275	224	241	Brüx.
648	47	1.130	....	1.878	....	....	Buchau.
10.294	344	11.458	75.127	98.729	2.869	2.141	Budweis.
14.249	8.704	23.841	39.980	89.100	2.895	1.962	Carlsbad.
2.524	107	3.186	2	6.031	....	....	Časlau.
70	....	119	....	219	....	....	Chejnow (seit October).
1.698	44	2.216	....	4.065	....	....	Chlumetz.
1.500	21	1.574	....	3.188	....	....	Chotzen.
2.746	98	3.422	....	6.245	....	....	Chrudim.
1.001	164	1.739	....	3.451	....	....	Dauba.
2.351	53	2.989	866	6.210	....	....	Deutschbrod.
1.231	17	1.768	....	3.157	....	....	Dobrawitz.
933	12	956	....	1.834	....	....	Dobřisch.
317	27	748	....	1.122	....	....	Dobruschka.
2.895	702	4.029	....	7.390	....	....	Dux.
5.733	1.706	7.819	75.022	91.586	4.060	3.211	Eger.
718	211	1.351	....	2.145	....	....	Einsiedl.
308	201	945	....	1.458	....	....	Eipel.
892	95	1.115	....	2.319	....	....	Eisenstein.
1.021	111	1.500	....	2.496	....	....	Elbogen.
2.629	987	4.041	6.818	14.513	....	....	Falkenau bei Eger.
6.003	3.622	10.128	1.169	21.386	....	....	Franzensbad.
1.019	11	1.545	12	2.527	....	....	Frauenberg.
683	105	1.185	....	2.122	....	....	Freiheit.
1.867	421	2.747	....	4.996	....	....	Friedland.
745	66	1.243	....	1.905	....	....	Gabel.
2.522	1.422	4.506	....	8.133	....	....	Gablonz.
588	42	634	....	1.258	....	....	Georgswalde.
1.856	521	2.791	....	4.683	....	....	Görkau.
2.181	134	2.862	....	5.043	....	....	Goltsch-Jenikau.
1.227	270	1.881	....	3.583	....	....	Graslitz.
1.105	19	1.621	1.667	4.434	....	....	Gratzen.
796	190	1.501	....	2.648	....	....	Grottau.
991	43	1.475	2	2.581	....	....	Grulich.
633	153	1.186	4	2.152	....	....	Haid.
1.336	533	2.319	....	4.106	....	....	Haida.
606	225	1.265	....	2.167	....	....	Haindorf.
683	22	874	....	1.792	....	....	Hartmanitz.
241	124	557	....	922	....	....	Haslau.
1.397	44	1.872	....	3.295	....	....	Heřmanměstec.
688	50	1.150	....	1.659	....	....	Hermanseifen.
579	29	835	....	1.462	....	....	Hirschberg.
694	20	1.171	42	2.019	....	....	Hohenbruck.
2.533	628	3.686	68	7.299	....	....	Hohenelbe.
744	5	888	....	1.761	....	....	Hohenfurt.
1.646	143	2.295	....	4.078	....	....	Hohenmauth.
1.064	52	1.598	....	2.678	....	....	Horaždiowitz.

Land und Stationen	Aufgegebene Staats- Depeschen	Aufgegebene Dienst- Depeschen	Aufgegebene Private interne Depeschen	Aufgegebene Private nicht interne Depeschen	Aufgegebene Summe	Angekommene Staats- Depeschen	Angekommene Dienst- Depeschen
Hořitz	11	18	1.807	93	1.929	33	315
Humpoletz	5	5	1.061	18	1.089	120	358
Jaroměř	12	10	1.454	307	1.783	8	411
Jeschovitz	....	1	472	24	497	120	25
Jičin	779	50	4.486	804	6.119	159	353
Joachimsthal	5	6	558	105	674	5	369
Johannisbad (Mai-September)	3	30	704	657	1.394	1	160
Josephstadt	29	73	2.452	90	2.644	38	489
Josephsthal	....	12	715	162	889	123	421
Jungbunzlau	1 444	30	5.042	236	6.752	260	480
Jungwoschitz	....	4	510	1	515	2	73
Kaaden	40	35	1.632	91	1.798	121	404
Kamenitz bei Eule	2	9	872	9	892	124	61
Kaplitz	5	18	539	4	566	130	381
Karbitz	....	7	545	231	783	....	421
Kladno	2	7	1.289	24	1.322	119	300
Klattau	79	35	3.299	108	3.521	163	381
Klösterle	....	23	392	37	452	....	385
Königgrätz	266	67	6.486	212	7.031	224	130
Königinhof	27	17	2.590	95	2.729	18	415
Kolin	46	416	5.804	378	6.644	294	505
Kolleschowitz	....	7	944	17	968	2	7
Komotau	20	178	5.333	649	6.180	149	854
Kralowitz	74	14	444	2	534	44	29
Kralup	1	12	1.085	39	1.137	112	206
Kratzau	....	6	418	203	627	....	355
Krumau	27	23	2.859	33	2.942	153	395
Kuschwarda	....	3	456	29	488	2	337
Kuttenberg	43	42	3.534	74	3.698	134	389
Landskron	13	7	990	26	1.036	141	417
Laun	79	18	2.191	47	2.335	139	451
Lautschin	....	10	1.547	80	1.637	56	11
Ledetz	9	11	605	9	634	123	379
Leitmeritz	526	402	4.970	559	6.457	231	729
Leitomischl	35	14	1.632	36	1.717	154	423
Liběјic	....	....	564	6	570	1	236
Libochowitz	1	4	1.083	70	1.158	1	....
Lichtenstein	....	....	361	34	395	....	....
Liebwerda (Mai-September)	....	7	316	32	355	....	145
Lissa	4	10	1.795	44	1.853	139	23
Lobositz	....	299	2.644	321	3.264	43	1.071
Lomnitz	5	4	686	18	713	2	354
Luditz	5	4	956	37	1.002	5	436
Maffersdorf	....	5	608	209	822	....	368
Mariaschein	....	8	487	183	678	....	35
Marienbad	43	354	9.088	4.827	14.312	36	609
Marschendorf	....	....	614	51	672	3	415
Melnik	630	383	2.060	71	3.144	152	395
Mies	8	10	1.081	47	1.146	9	261
Mirowitz (seit Juni)	....	3	272	....	275	....	6

Angekommene Privat-Depeschen interne	Angekommene Privat-Depeschen nicht interne	Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
2.138	68	2.554	....	4.483	....	....	Hořitz.
1.003	23	1.504	....	2.593	....	....	Humpoletz.
1.312	243	1.974	....	3.757	....	....	Jaroměř.
459	23	627	....	1.124	....	....	Jenschovitz.
4.211	851	5.574	9.372	21.065	421	343	Jičin.
557	86	1.017	....	1.691	....	....	Joachimsthal.
660	609	1.430	....	2.824	....	....	Johannisbad (Mai-September).
2.257	70	2 854	56.974	62.472	2.439	2.211	Josephstadt.
744	143	1.431	....	2.320	....	....	Josephthal.
4.520	222	5.482	13.296	25.530	1.531	1.571	Jungbunzlau.
551	....	626	....	1.141	....	....	Jungwoschitz.
1.661	97	2.283	1.585	5.666	....	....	Kaaden.
993	4	1.182	....	2.074	....	....	Kamenitz bei Eule.
506	7	1.024	....	1.590	....	....	Kaplitz.
798	243	1.462	....	2.245	....	....	Karbitz.
1.813	28	2.260	804	4.386	....	....	Kladno.
3.299	96	3.939	....	7.460	....	....	Klattau.
367	47	799	....	1.251	....	....	Klösterle.
5.952	189	6.495	4.378	17.904	997	791	Königgrätz.
2.615	109	3.157	....	5.886	....	....	Königinhof.
5.216	391	6.406	26.304	39.354	1.242	1.205	Kolin.
1.105	14	1.128	....	2.096	....	....	Kolleschowitz.
5.319	588	6.910	21.798	34.888	4.568	3.590	Komotau.
422	2	497	....	1.031	....	....	Kralowitz.
1.220	36	1.574	10	2.721	....	....	Kralup.
449	250	1.054	....	1.681	....	....	Kratzau.
2.848	25	3.421	....	6.363	....	....	Krumau.
354	22	715	....	1.203	....	....	Kuschwarda.
3.456	68	4.047	2	7.742	....	....	Kuttenberg.
1.146	56	1.760	....	2.796	....	....	Landskron.
2.159	43	2.792	....	5.127	....	....	Laun.
1.461	58	1.586	....	3.223	....	....	Lautschin.
546	9	1.057	....	1.691	....	....	Ledetz.
5.067	547	6.574	....	13.031	....	....	Leitmeritz.
1.695	43	2.315	....	4.032	....	....	Leitomischl.
573	4	814	....	1.384	....	....	Libějic.
1.019	36	1.056	....	2.214	....	....	Libochowitz.
348	20	368	....	763	....	....	Lichtenstein.
233	29	407	....	762	....	....	Liebwerda (Mai-September).
1.525	43	1.730	....	3.583	....	....	Lissa.
2.674	335	4.123	4.216	11.603	....	....	Lobositz.
665	13	1.034	....	1.747	....	....	Lomnitz.
917	35	1.393	....	2.395	....	....	Luditz.
775	202	1.345	....	2.167	....	....	Maffersdorf.
838	376	1.249	....	1.927	....	....	Mariaschein.
8.176	4.587	13.408	12.366	40.086	....	....	Marienbad.
580	37	1.035	....	1.707	....	....	Marschendorf.
1.839	48	2.434	....	5.578	....	....	Melnik.
1.187	60	1.517	....	2.663	....	....	Mies.
180	....	186	....	461	....	....	Mirowitz (seit Juni).

Land und Stationen	Aufgegebene Depeschen: Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Summe	Angekommene: Staats-	Dienst-
Mittellangenau	. . . .	3	355	63	421	. . . .	397
Moldauthein	19	9	975	8	1.011	125	308
Morchenstern	. . . .	4	659	158	821	50	431
Mscheno	4	7	413	10	434	5	396
Münchengrätz	384	24	1.488	53	1.949	130	431
Nachod	10	24	2.293	259	2.586	67	427
Nechanitz	5	6	674	23	708	7	354
Nepomuk	1	10	588	20	619	34	14
Netolitz	11	7	659	5	682	68	381
Neubistritz	2	5	842	10	859	2	304
Neubydżow	279	101	3.278	215	3.873	129	385
Neudek	. . . .	12	675	193	880	2	415
Neuern	6	21	1.089	78	1.194	7	325
Neugedein	. . . .	4	381	73	458	1	346
Neuhaus	19	30	3.220	19	3.288	140	359
Neuhof bei Kolin	. . . .	2	617	32	651	. . . .	37
Neumarkt	. . . .	1	220	51	272	1	336
Neustadt an der Mettau	20	17	460	12	509	8	401
Neustadtl (seit December)	. . . .	2	27	15	44	. . . .	17
Neuwelt	. . . .	8	356	60	424	. . . .	414
Niemes	. . . .	13	1.643	105	1.761	1	406
Nimburg	11	33	2.221	64	2.329	74	374
Nixdorf	. . . .	8	1.006	176	1.190	1	12
Oberleutensdorf	. . . .	5	809	90	904	. . . .	418
Oberplan	2	5	704	24	735	2	140
Opočno	2	6	1.122	37	1.167	2	433
Pardubitz	62	1.247	6.954	429	8.692	343	2.062
Patzau	4	9	775	15	803	121	276
Petschek	. . . .	25	1.549	120	1.694	1	364
Petschau	5	9	671	108	793	5	305
Pilgram	254	10	1.036	13	1.313	134	348
Pilsen	308	208	18.851	1.418	20.785	242	1.342
Pisek	322	21	2.501	19	2.863	216	386
Plan	2	18	1.170	162	1.352	8	402
Platz	. . . .	1	448	41	490	. . . .	13
Počatek	6	7	918	21	952	123	317
Podersam	7	16	1.393	43	1.459	125	437
Podiebrad	151	30	1.925	23	2.129	140	3
Polička	22	7	1.096	18	1.143	9	422
Politz	. . . .	14	782	97	893	2	203
Polna	15	11	737	7	770	134	320
Postelberg	. . . .	13	1.088	40	1.141	76	443
Prachatitz	198	10	958	20	1.186	188	424
Prag, Bubna (seit März)	. . . .	8	820	182	1.010	1	360
Prag, Hauptstation	10.179	3.030	128.349	26.219	167.777	1.404	2.710
Prag, Hradschin (seit März)	34	15	646	19	714	62	361
Prag, Carolinenthal	63	65	6.417	474	7.019	34	505
Prag, Kleinseite	930	57	10.136	876	11.999	1.125	992
Prag, Smichow	. . . .	32	5.607	665	6.304	. . . .	488
Prag, Wyšehrad (seit März)	7	21	1.511	163	1.702	11	353

Angekommene Privat-Depeschen: interne	Angekommene Privat-Depeschen: nicht interne	Summe	Ueber-telegraphirte (doppelt) Depeschen	Gesammtzahl der behandelten Depeschen	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
358	80	835	....	1.256	.....	.....	Mittellangenau.
928	7	1.368	....	2.379	.....	.....	Moldauthein.
604	152	1.237	....	2.058	.....	.....	Morchenstern.
413	26	840	....	1.274	.....	.....	Mscheno.
1.649	50	2.260	....	4.209	.....	.....	Münchengrätz.
2.339	270	3.103	161	5.850	.....	.....	Nachod.
720	15	1.096	....	1.804	.....	.....	Nechanitz.
653	14	715	....	1.334	.....	.....	Nepomuk.
558	6	1.013	....	1.695	.....	.....	Netolitz.
937	10	1.253	....	2.112	.....	.....	Neubistritz.
3.002	209	3.725	4.289	11.887	1.183	1.313	Neubydžow.
626	212	1.255	....	2.135	.....	.....	Neudek.
860	72	1.264	....	2.458	.....	.....	Neuern.
395	73	809	....	1.267	.....	.....	Neugedein.
3.201	24	3.724	1.738	8.750	.....	.....	Neuhaus.
680	21	738	....	1.389	.....	.....	Neuhof bei Kolin.
186	58	581	....	853	.....	.....	Neumarkt.
565	12	986	....	1.495	.....	.....	Neustadt an der Mettau.
20	16	53	....	97	.....	.....	Neustadtl (seit December).
323	53	790	....	1.214	.....	.....	Neuwelt.
1.562	105	2.074	....	3.835	.....	.....	Niemes.
1.875	70	2.393	....	4.722	.....	.....	Nimburg.
923	250	1.186	....	2.376	.....	.....	Nixdorf.
802	86	1.306	....	2.210	.....	.....	Oberleutensdorf.
641	16	799	....	1.534	.....	.....	Oberplan.
1.086	27	1.548	....	2.715	.....	.....	Opočno.
6.160	356	8.921	164.074	181.687	7.041	7.037	Pardubitz.
683	12	1.092	....	1.895	.....	.....	Patzau.
1.764	88	2.157	....	3.851	.....	.....	Petschek.
805	101	1.216	....	2.009	.....	.....	Petschau.
914	10	1.406	2	2.721	.....	.....	Pilgram.
20.058	1.407	23.049	76.962	120.796	9.768	9.450	Pilsen.
2.715	17	3.334	....	6.197	.....	.....	Pisek.
1.126	166	1.702	....	3.054	.....	.....	Plan.
383	24	420	....	910	.....	.....	Platz.
887	17	1.344	....	2.296	.....	.....	Počatek.
1.501	37	2.100	....	3.559	.....	.....	Podersam.
1.863	39	2.045	....	4.174	.....	.....	Podiebrad.
964	14	1.409	....	2.552	.....	.....	Polička.
694	87	986	....	1.879	.....	.....	Politz.
750	8	1.212	....	1.982	.....	.....	Polna.
1.088	43	1.650	....	2.791	.....	.....	Postelberg.
838	9	1.459	1.068	3.713	.....	.....	Prachatitz.
883	170	1.414	32	2.456	.....	.....	Prag, Bubna (seit März).
150.542	30.328	184.984	600.376	953.137	13.700	12.995	Prag, Hauptstation.
1.166	53	1.642	....	2.356	.....	.....	Prag, Hradschin (seit März).
7.829	603	8.971	....	15.990	.....	.....	Prag, Carolinenthal.
9.539	730	12.386	3.650	28.035	505	582	Prag, Kleinseite.
5.988	603	7.079	32.430	45.813	7.947	8.268	Prag, Smichow.
2.222	183	2.769	....	4.471	.....	.....	Prag, Wyšehrad (seit März).

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen						
Pressnitz	1	28	516	157	702	2	353
Přestitz	29	8	985	40	1.062	27	302
Přibislau (seit August)	3	3	282	....	288	1	160
Příbram	100	18	2.102	35	2.255	154	417
Protiwin (seit November)	....	1	63	....	64	21	18
Radonitz (seit April)	....	20	507	15	542	....	288
Rakonitz	8	27	2.204	94	2.333	57	22
Raudnitz	30	44	2.817	363	3.254	128	18
Reichenau	39	36	1.458	64	1.597	23	440
Reichenberg	93	343	15.240	5.534	21.210	762	936
Reichstadt (Juni-September)	33	4	288	32	357	19	128
Říčan	2	11	251	2	266	2	337
Rochlitz	....	5	730	68	803	....	378
Rokytnitz	1	6	773	38	818	....	424
Rosenberg (seit Mai)	....	2	217	....	219	....	84
Rossbach (seit Januar)	....	4	324	283	611	....	324
Rumburg	59	35	3.171	687	3.952	132	36
Saaz	665	59	8.785	1.466	10.975	135	77
Sangerberg	....	5	807	137	949	....	443
Schatzlar	....	5	1.737	486	2.228	5	436
Schlackenwerth (seit Juli)	54	4	277	33	368	18	111
Schlaggenwald	....	5	643	92	740	1	435
Schlan	156	22	2.894	120	3.192	146	467
Schluckenau	2	13	1.334	174	1.523	4	13
Schönbach	....	4	310	28	342	1	346
Schönfeld (seit Juli)	....	7	472	109	588	....	115
Schönlinde	....	....	1.178	398	1.576	5	405
Schönpriesen (seit Januar)	....	1	400	87	488	....	420
Schüttenhofen	35	11	2.438	78	2.562	146	409
Schwarzkosteletz	1	13	549	15	578	5	79
Selčan	14	5	828	12	859	137	347
Senftenberg	19	20	1.045	42	1.126	19	430
Smiřitz	1	5	1.174	83	1.263	4	314
Sobieslau	....	22	1.063	12	1.097	114	16
Starkenbach	11	5	1.045	78	1.139	170	426
Steinschönau	....	10	1.201	240	1.451	2	307
Strakonitz	340	24	2.550	101	3.015	155	460
Swolenowes	....	2	284	4	290	....	432
Tabor	345	44	2.992	82	3.463	162	421
Tachau	15	11	948	190	1.164	14	309
Tannwald	....	41	1.817	239	2.097	102	451
Taus	20	26	1.590	239	1.875	145	423
Tepl	12	7	493	18	535	6	439
Teplitz	17	241	13.184	4.955	18.397	125	622
Tetschen	46	47	5.895	2.006	7.994	18	1.383
Theresienstadt	20	34	1.987	112	2.153	152	436
Trautenau	49	369	7.088	2.190	9.696	238	544
Tremles (seit Juli)	....	3	155	4	162	....	57
Tschemin	....	....	451	23	474	....	....
Tschernoschin (seit Mai)	....	3	147	10	160	....	150

Angekommene			Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter		Land und Stationen
Privat		Summe			von den | an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen		
interne	nicht interne				übernommene	abgegebene	
Depeschen							
458	165	978	....	1.680	....	....	Pressnitz.
1.019	43	1.391	....	2.453	....	....	Přestitz.
333	5	499	....	787	....	....	Přibislau (seit August).
2.112	30	2.713	3.368	8.336	....	....	Přibram.
73	....	112	....	176	....	....	Protiwin (seit November).
311	12	611	....	1.153	....	....	Radonitz (seit April).
2.193	72	2.344	....	4.677	....	....	Rakonitz.
3.057	407	3.610	....	6.864	....	....	Raudnitz.
1.476	82	2.021	....	3.618	....	....	Reichenau.
15.750	5.639	23.087	211.450	255.747	3.035	3.050	Reichenberg.
248	22	417	....	774	....	....	Reichstadt (Juni-September).
227	3	569	....	835	....	....	Říčan.
773	44	1.195	....	1.998	....	....	Rochlitz.
637	34	1.095	....	1.913	....	....	Rokytnitz.
170	....	254	....	473	....	....	Rosenberg (seit Mai).
272	172	768	....	1.379	....	....	Rossbach (seit Januar).
2.901	639	3.708	24.934	32.594	2.298	1.694	Rumburg.
8.292	2.024	10.528	14.244	35.747	1.919	2.282	Saaz.
1.119	182	1.744	....	2.693	....	....	Sangerberg.
1.895	482	2.818	....	5.046	....	....	Schatzlar.
266	35	430	....	798	....	....	Schlackenwerth (seit Juli).
700	79	1.215	....	1.955	....	....	Schlaggenwald.
2.945	107	3.665	3.026	9.883	420	460	Schlan.
996	180	1.193	....	2.716	....	....	Schluckenau.
620	22	989	....	1.331	....	....	Schönbach.
364	46	525	....	1.113	....	....	Schönfeld (seit Juli).
1.198	351	1.959	....	3.535	....	....	Schönlinde.
546	63	1.029	....	1.517	....	....	Schönpriesen (seit Januar).
2.193	72	2.820	1.398	6.780	....	....	Schüttenhofen.
542	11	637	....	1.215	....	....	Schwarzkosteletz.
869	7	1.360	....	2.219	....	....	Selčan.
994	83	1.526	....	2.652	....	....	Senftenberg.
1.238	94	1.650	....	2.913	....	....	Smiřitz.
1.051	1	1.182	....	2.279	....	....	Sobieslau.
1.050	73	1.719	....	2.858	....	....	Starkenbach.
945	238	1.492	....	2.943	....	....	Steinschönau.
2.296	121	3.032	15.638	21.685	349	519	Strakonitz.
287	1	720	....	1.010	....	....	Swolenowes.
3.202	76	3.861	7.949	15.273	457	1.010	Tabor.
1.030	233	1.586	....	2.750	....	....	Tachau.
2.048	292	2.893	1.582	6.572	....	....	Tannwald.
1.729	328	2.625	1.722	6.222	....	....	Taus.
539	14	998	....	1.533	....	....	Tepl.
14.739	5.114	20.600	5	39.002	11	89	Teplitz.
4.666	2.793	8.860	4.676	21.530	1.116	2.140	Tetschen.
1.954	113	2.655	....	4.808	....	....	Theresienstadt.
5.150	1.562	7.494	57.724	74.914	1.556	1.529	Trautenau.
121	....	178	....	340	....	....	Tremles (seit Juli).
485	19	504	....	978	....	....	Tschemin.
117	5	272	....	432	....	....	Tschernoschin (seit Mai).

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen						
Türmitz	....	6	446	24	476	....	270
Turnau	133	38	2.137	155	2.463	141	465
Tuschkau	....	2	425	11	438	....	365
Ullitz (seit Juni)	....	1	229	9	239	....	153
Unter-Beřkovitz	2	7	588	62	659	106	5
Wällischbirken	1	2	458	22	483	1	426
Wallern	24	6	503	48	581	23	319
Warnsdorf	6	27	3.185	453	3.671	59	432
Wartenberg	....	18	1.475	61	1.554	....	439
Weseritz	1	3	410	12	426	3	443
Wiesenthal	....	11	329	242	582	....	421
Wildenschwert	11	10	1.043	10	1.074	133	372
Wildstein	10	16	426	86	538	1	348
Winterberg	9	22	1.271	67	1.369	79	410
Wittingau	15	9	1.682	16	1.722	149	149
Wlaschim	4	18	773	13	808	124	361
Wodnian	6	7	744	12	769	142	402
Wolin	6	13	718	14	751	73	373
Worlik	....	6	729	26	761	1	2
Wottitz	3	5	1.186	35	1.229	117	353
Zbirow	....	15	1.046	507	1.568	....	334
Zbraslawitz	1	11	453	9	474	1	182
Summe	21.959	14.134	579.742	101.545	717.380	18.162	90.062
Mähren.							
Altstadt	....	7	492	45	544	4	299
Auspitz	2	1	580	8	591	6	264
Austerlitz (seit October)	....	3	141	1	145	....	6
Bautsch	....	6	303	....	309	....	21
Baern	....	2	433	15	450	....	231
Battelau	....	1	417	4	422	....	313
Bisenz	....	15	1.139	53	1.207	3	48
Boskowitz	3	4	1.593	79	1.679	4	284
Branowitz (seit März)	....	6	221	1	228	....	243
Brünn	1.212	1.359	45.382	4.827	52.780	746	1.543
Butschowitz	....	7	621	5	633	1	22
Bystritz am Hostein	1	7	425	6	439	....	289
Bystritz bei Saar	1	5	493	3	502	3	30
Czernahora	....	2	417	14	433	1	249
Datschitz	8	10	613	13	644	11	323
Deutsch-Liebau	....	1	422	6	429	....	314
Eichhorn (Sept.-Dec.)	....	6	316	53	375	....	5
Eisenberg	....	5	217	7	229	....	140
Eisgrub	....	4	673	8	685	....	25
Freiberg	....	21	877	167	1.065	....	277

Angekommene Privat- interne	Angekommene Privat- nicht interne	Angekommene Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
Depeschen							
518	39	827	....	1.303	....	....	Türmitz.
2.052	125	2.783	....	5.246	....	....	Turnau.
497	10	872	....	1.310	....	....	Tuschkau.
182	5	340	....	579	....	....	Ullitz (seit Juni).
624	45	780	....	1.439	....	....	Unter-Beřkovitz.
381	14	822	....	1.305	....	....	Wällischbirken.
385	31	758	....	1.339	....	....	Wallern.
3.212	425	4.128	....	7.799	....	....	Warnsdorf.
1.210	54	1.703	....	3.257	....	....	Wartenberg.
410	9	865	....	1.291	....	....	Weseritz.
241	469	1.131	2	1.715	....	....	Wiesenthal.
1.098	17	1.620	....	2.694	....	....	Wildenschwert.
509	50	908	....	1.446	....	....	Wildstein.
1.345	68	1.902	....	3.271	....	....	Winterberg.
1.971	12	2.281	....	4.003	....	....	Wittingau.
883	20	1.388	....	2.196	....	....	Wlaschim.
717	10	1.271	792	2.832	....	....	Wodnian.
824	5	1.275	....	2.026	....	....	Wolin.
686	4	693	....	1.454	....	....	Worlik.
1.333	88	1.841	3.720	6.790	....	....	Wottitz.
1.146	541	2.021	....	3.589	....	....	Zbirow.
627	4	814	....	1.288	....	....	Zbraslawitz.
596.743	104.565	809.532	1,732.072	3,258.984	78.729	74.640	Summe.
							Mähren.
396	51	750	....	1.294	....	....	Altstadt.
886	7	1.163	....	1.754	....	....	Auspitz.
141	....	147	....	292	....	....	Austerlitz (seit October).
333	....	354	....	663	....	....	Bautsch.
500	19	750	....	1.200	....	....	Baern.
452	4	769	....	1.191	....	....	Battelau.
1.613	95	1.754	....	2.961	....	....	Bisenz.
1.667	93	2.048	....	3.727	....	....	Boskowitz.
166	....	409	....	637	....	....	Branowitz (seit März).
55.661	4.713	62.663	193.352	308.795	7.669	7.432	Brünn.
689	4	716	....	1.349	....	....	Butschowitz.
349	3	641	....	1.080	....	....	Bystritz am Hostein.
449	1	483	....	985	....	....	Bystritz bei Saar.
417	10	677	....	1.110	....	....	Czernahora.
607	23	964	....	1.608	....	....	Datschitz.
382	1	697	....	1.126	....	....	Deutsch-Liebau.
158	35	198	....	573	....	....	Eichhorn (Sept.-Dec.).
194	9	343	....	572	....	....	Eisenberg.
659	5	689	....	1.374	....	....	Eisgrub.
770	132	1.179	....	2.244	....	....	Freiberg.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen						
Frankstadt	1	8	503	17	529	2	320
Friedland bei Kriegsdorf	....	2	213	25	240	....	246
Friedland bei Mistek	....	5	552	22	579	....	316
Fulnek	....	7	662	44	713	2	261
Gaya	7	10	1.421	18	1.456	4	32
Gewitsch (seit Februar)	1	7	565	9	582	4	282
Göding	....	28	1.828	37	1.893	12	19
Gross Karlowitz	....	....	342	3	345	1	156
Gross-Meseritsch	7	22	1.745	25	1.799	6	243
Grussbach	....	7	546	2	555	1	5
Hanusdorf	....	12	640	112	764	....	7
Hof (seit April)	....	4	372	10	386	....	210
Hohenstadt	3	9	906	36	954	4	303
Holleschau	6	7	1.159	92	1.264	13	32
Iglau	51	277	8.696	263	8.687	44	594
Jamnitz	....	6	629	4	639	....	154
Joslowitz	....	8	572	16	596	....	8
Keltschan	....	1	295	20	316	....	4
Konitz (seit Februar)	....	13	426	2	441	....	288
Koritschan	....	8	437	8	453	1	26
Kremsier	139	34	2.573	251	2.997	158	324
Kwassitz	....	8	358	10	371	5	19
Leipnik	....	7	1.974	100	2.081	2	322
Littau	3	13	1.152	42	1.210	11	329
Loschitz	....	4	528	41	573	1	323
Lösch (seit Juli)	....	5	170	11	186	....	157
Luhatschowitz	....	4	326	6	336	....	294
Lundenburg	1	60	3.787	239	4.087	1	38
Mährisch-Budwitz	3	11	810	11	835	5	305
Mährisch-Neustadt	2	27	1.251	42	1.322	8	313
Mährisch-Ostrau	12	222	5.185	617	6.036	11	533
Mährisch-Trübau	25	20	1.368	36	1.449	14	328
Mährisch-Weisskirchen	14	18	2.319	70	2.421	16	13
Mistek	13	27	1.754	87	1.881	11	312
Müglitz	11	17	1.129	43	1.200	17	322
Namiest	1	14	809	9	833	3	20
Napagedl (seit Februar)	....	27	918	24	969	1	33
Neuraussnitz	1	5	320	7	333	2	27
Neustadtl bei Saar	3	16	647	5	671	3	318
Neutitschein	19	15	2.177	159	2.370	20	337
Nikolsburg	1	14	1.680	28	1.723	3	315
Nezamislitz	....	19	611	29	659	....	20
Olmütz	72	757	15.541	1.284	17.654	251	3.008
Pawlowitz	....	2	454	13	469	....	292
Pohrlitz	....	2	1.119	30	1.151	....	5
Prerau	30	171	3.669	193	4.063	165	149
Prossnitz	45	70	4.595	308	5.018	45	355
Römerstadt	12	10	1.320	47	1.389	9	301
Rothwasser	....	1	527	15	543	1	281
Rožnau	5	16	809	30	860	5	330

Angekommene			Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter		Land und Stationen
interne	nicht interne	Summe			von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	
Privat-							
Depeschen							
480	38	840	....	1.369	....	....	Frankstadt.
197	45	488	....	728	....	....	Friedland bei Kriegsdorf.
506	14	836	....	1.415	....	....	Friedland bei Mistek.
843	52	1.158	....	1.871	....	....	Fulnek.
1.353	8	1.397	....	2.853	....	....	Gaya.
423	6	715	....	1.297	....	....	Gewitsch (seit Februar).
2.221	49	2.301	....	4.194	....	....	Göding.
326	1	484	....	829	....	....	Gross-Karlowitz.
1.596	27	1.872	2	3.673	....	....	Gross-Meseritsch.
563	1	570	....	1.125	....	....	Grussbach.
598	78	683	....	1.447	....	....	Hannsdorf.
259	7	476	....	862	....	....	Hof (seit April).
946	65	1.318	....	2.272	....	....	Hohenstadt.
1.288	105	1.438	....	2.702	....	....	Holleschau.
8.273	258	9.169	53.094	70.950	1.627	1.489	Iglau.
539	9	702	....	1.341	....	....	Jamnitz.
535	13	556	....	1.152	....	....	Joslowitz.
264	13	281	....	597	....	....	Keltschan.
444	3	735	....	1.176	....	....	Konitz (seit Februar).
408	5	440	....	893	....	....	Koritschan.
2.683	197	3.362	....	6.359	....	....	Kremsier.
358	7	389	....	760	....	....	Kwassitz.
2.218	147	2.689	....	4.770	....	....	Leipnik.
1.025	54	1.419	....	2.629	....	....	Littau.
482	21	827	....	1.400	....	....	Loschitz.
138	8	303	....	489	....	....	Lösch (seit Juli).
269	3	566	....	902	....	....	Luhatschowitz.
4.089	217	4.345	32.558	40.990	2.896	3.672	Lundenburg.
875	15	1.200	....	2.035	....	....	Mährisch-Budwitz.
1.497	60	1.878	....	3.200	....	....	Mährisch-Neustadt.
4.636	544	5.724	462	12.222	....	....	Mährisch-Ostrau.
1.426	49	1.817	....	3.266	....	....	Mährisch-Trübau.
2.439	62	2.530	....	4.951	....	....	Mährisch-Weisskirchen.
1.674	107	2.104	2.736	6.721	612	470	Mistek.
1.169	57	1.565	....	2.765	....	....	Müglitz.
715	8	746	....	1.579	....	....	Namiest.
1.098	26	1.158	....	2.127	....	....	Napagedl (seit Februar).
467	4	500	....	833	....	....	Neuraussnitz.
604	5	930	....	1.601	....	....	Neustadtl bei Saar.
2.408	191	2.956	....	5.326	....	....	Neutitschein.
1.866	22	2.206	....	3.929	....	....	Nikolsburg.
532	12	564	....	1.223	....	....	Nezamislitz.
17.257	1.208	21.724	5.482	44.860	1.523	1.275	Olmütz.
616	8	916	....	1.385	....	....	Pawlowitz.
1.146	24	1.175	....	2.326	....	....	Pohrlitz.
3.390	150	3.854	193.326	201.243	6.798	4.897	Prerau.
4.808	319	5.527	6.292	16.837	....	....	Prossnitz.
1.330	26	1.666	....	3.055	....	....	Römerstadt.
471	10	763	....	1.306	....	....	Rothwasser.
809	21	1.165	....	2.025	....	....	Rožnau.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen						
Saar	....	11	762	9	782	....	303
Schelletau	....	3	284	2	289	....	233
Schönberg	12	63	4.709	430	5.214	7	374
Seelowitz	815	5	1.094	26	1.940	294	25
Segen-Gottes	1	18	886	7	912	1	336
(Stadt) Liebau	....	7	321	2	330	....	261
Steinitz	....	2	326	4	332	....	93
Sternberg	1	24	2.446	100	2.571	14	346
Strassnitz	1	....	424	16	441	....	5
Teltsch	4	23	1.117	25	1.169	10	320
Tischnowitz	3	5	595	3	606	3	35
Tlumatschau (seit April)	....	3	256	7	266	....	6
Trebitsch	26	29	2.117	49	2.221	14	327
Triesch	1	1	618	13	633	1	294
Ungarisch-Brod	....	14	1.621	71	1.706	4	318
Ungarisch-Hradisch	9	55	1.902	81	2.047	19	317
Ungarisch-Ostra	....	3	856	32	891	....	3
Wallachisch-Meseritsch	8	12	1.269	32	1.321	13	227
Wessely	5	4	575	4	588	2	5
Wiesenberg	2	3	568	27	600	....	289
Wischau	11	20	1.260	82	1.373	8	41
Zlabings	....	6	548	1	555	....	327
Znaim	6	145	6.637	332	7.120	9	469
Zöptau	1	7	984	21	1.013	....	312
Zwittau	8	14	3.293	156	3.471	133	344
Summe	2.629	4.001	173.032	11.399	191.061	2.173	23.760
Schlesien.							
Barzdorf	....	1	615	124	740	1	301
Bennisch	1	4	438	34	477	2	290
Bielitz-Biala	20	100	10.446	2.212	12.778	71	425
Carlsbrunn (Mai-September)	....	10	370	34	414	....	72
Engelsberg	....	6	441	61	508	....	291
Ernsdorf (Juni-September)	....	4	188	44	236	....	64
Freiwaldau	20	43	1.874	220	2.157	22	321
Freudenthal	....	36	2.571	249	2.856	5	356
Friedeberg (seit August)	....	3	120	19	142	....	127
Friedek	....	15	1.790	47	1.852	15	327
Gräfenberg	....	15	655	484	1.154	9	311
Hotzenplotz	1	7	901	189	1.098	1	320
Hruschau	....	1	246	24	271	....	87
Jablunkau	3	11	679	20	713	9	305
Jägerndorf	1	30	2.679	544	3.254	2	362
Jauernig	1	9	687	179	876	1	323
Karwin	7	18	1.077	100	1.202	19	304

Angekommene — interne — Privat- — Depeschen	Angekommene — nicht interne — Privat- — Depeschen	Angekommene — Summe — Depeschen	Uebertelegraphirte (doppelt) — Depeschen	Gesammtzahl der behandelten — Depeschen	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene — Depeschen	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene — Depeschen	Land und Stationen
730	11	1.044	. . . .	1.826	. . . .	. . . .	Saar.
235	. . . .	468	. . . .	757	. . . .	. . . .	Schelletau.
4.342	323	5.046	11.416	21.676	. . . .	. . . .	Schönberg.
1.134	60	1.513	. . . .	3.453	. . . .	. . . .	Seelowitz.
1.151	6	1.494	. . . .	2.406	. . . .	. . . .	Segen-Gottes.
316	7	584	. . . .	914	. . . .	. . . .	(Stadt) Liebau.
343	. . . .	436	. . . .	768	. . . .	. . . .	Steinitz.
2.676	66	3.102	406	6.079	57	79	Sternberg.
643	39	687	. . . .	1.128	. . . .	. . . .	Strassnitz.
1.052	12	1.394	. . . .	2.563	. . . .	. . . .	Teltsch.
669	4	711	. . . .	1.317	. . . .	. . . .	Tischnowitz.
105	4	115	. . . .	381	. . . .	. . . .	Tlumatschau (seit April).
2.309	54	2.704	36	4.961	. . . .	. . . .	Trebitsch.
649	17	961	. . . .	1.594	. . . .	. . . .	Triesch.
1.668	80	2.070	8	3.784	. . . .	. . . .	Ungarisch-Brod.
2.407	70	2.813	1.242	6.102	. . . .	. . . .	Ungarisch-Hradisch.
889	29	921	. . . .	1.812	. . . .	. . . .	Ungarisch-Ostra.
1.278	48	1.561	. . . .	2.882	. . . .	. . . .	Wallachisch-Meseritsch.
601	1	609	. . . .	1.197	. . . .	. . . .	Wessely.
641	28	958	. . . .	1.558	. . . .	. . . .	Wiesenberg.
1.280	80	1.409	. . . .	2.782	. . . .	. . . .	Wischau.
428	. . . .	755	. . . .	1.310	. . . .	. . . .	Zlabings.
6.457	352	7.287	7.966	22.373	1.609	926	Znaim.
1.033	24	1.369	. . . .	2.382	. . . .	. . . .	Zöptau.
3.448	158	4.083	. . . .	7.554	. . . .	. . . .	Zwittau.
187.525	11.057	224.515	508.378	923.954	22.791	20.240	Summe.
							Schlesien.
516	135	953	2	1.695	. . . .	. . . .	Barzdorf.
535	52	879	. . .	1.356	. . . .	. . . .	Bennisch.
10.628	2.002	13.126	576	26.480	78	42	Bielitz-Biala.
346	42	460	. . . .	874	. . . .	. . . .	Carlsbrunn (Mai-September).
407	59	757	. . . .	1.265	. . . .	. . . .	Engelsberg.
146	36	246	. . . .	482	. . . .	. . . .	Ernsdorf (Juni-September).
1.768	217	2.328	8.918	13.403	. . . .	. . . .	Freiwaldau.
2.324	218	2.898	17.782	23.536	327	253	Freudenthal.
94	5	226	. . . .	368	. . . .	. . . .	Friedeberg (seit August).
1.459	34	1.835	. . . .	3.687	. . . .	. . . .	Friedek.
603	415	1.338	. . . .	2.492	. . . .	. . . .	Gräfenberg.
966	202	1.489	. . . .	2.587	. . . .	. . . .	Hotzenplotz.
322	12	421	. . . .	692	. . . .	. . . .	Hruschau.
825	19	1.158	12	1.883	. . . .	. . . .	Jablunkau.
2.609	440	3.413	4.398	11.065	941	809	Jägerndorf.
596	172	1.092	. . . .	1.968	. . . .	. . . .	Jauernig.
1.369	107	1.799	. . . .	3.001	. . . .	. . . .	Karwin.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen						
Klein-Mohrau	....	5	304	29	338	....	290
Königsberg	....	6	215	7	228	1	288
Lindewiese	....	11	517	83	611	....	143
Oderberg	27	64	2.445	704	3.240	21	236
Odrau	1	6	632	39	678	1	298
Olbersdorf	....	7	570	152	729	2	363
Schönbrunn (seit October)	....	4	107	17	128	....	63
Setzdorf (seit August)	....	2	89	13	104	....	119
Skotschau	1	5	746	42	794	2	60
Teschen	54	113	6.564	648	7.379	53	385
Troppau	53	172	10.384	1.430	12.039	83	436
Wagstadt	....	6	569	20	595	5	308
Weidenau	4	4	731	128	867	7	326
Wiegstadtl	....	2	284	6	292	....	254
Würbenthal	....	4	899	65	968	1	307
Zuckmantel	2	16	1.046	181	1.245	5	328
Summe	196	740	51.879	8.148	60.963	336	8.790
Galizien.							
Alt-Sandec	69	5	735	21	830	55	248
Andrychau	....	9	762	144	915	1	414
Bełz (seit November)	....	3	172	7	182	....	79
Bełżec	....	16	494	94	604	....	400
Bircza	7	10	465	11	493	4	119
Bóbrka	9	6	445	4	464	7	254
Bochnia	29	36	2.581	207	2.853	27	416
Bolechów	98	15	2.210	94	2.417	41	227
Borszczów	63	6	850	11	930	53	134
Borysław (seit Juni)	....	3	603	25	631	....	183
Brody	43	137	13.654	5.742	19.576	35	584
Brzeżan	20	35	3.758	96	3.909	43	38
Brzozów	3	3	725	10	741	4	290
Buczacz	28	394	5.010	190	5.622	23	479
Bursztyn	3	11	662	15	691	1	288
Chorostków (seit Mai)	....	8	722	9	739	....	277
Chrzanów (seit Juli)	....	3	397	88	488	....	174
Chyrów (seit November)	....	....	14	3	17	....	20
Cieszanów	2	8	785	28	823	1	445
Czortków	7	46	2.245	137	2.435	15	380
Dembica	5	24	1.334	75	1.438	12	237
Dobromil	....	14	875	14	903	4	255
Dolina	11	40	2.087	44	2.182	16	214
Drohobycz	16	73	5.642	392	6.123	22	517
Dubiecko (seit November)	....	....	98	5	103	1	49
Dukla	1	16	2.696	80	2.793	8	477

Angekommene			Ueber-tele-graphirte (doppelt)	Gesammt-zahl der behandel-ten	Darunter		Land und Stationen
interne	nicht interne	Summe			von den	an die	
					Eisenbahn-Telegraphen-Stationen		
Privat-					über-nommene	ab-gegebene	
Depeschen							
298	24	612	. . . .	950	. . . .	. . . .	Klein-Mohrau.
222	9	520	. . . .	748	. . . .	. . . .	Königsberg.
410	75	628	. . . .	1.239	. . . .	. . . .	Lindewiese.
1.249	363	1.869	4.500	9.609	372	983	Oderberg.
817	35	1.151	. . . .	1.829	. . . .	. . . .	Odrau.
666	160	1.191	. . . .	1.920	. . . .	. . . .	Olbersdorf.
82	3	148	. . . .	276	. . . .	. . . .	Schönbrunn (seit October).
79	15	213	. . . .	317	. . . .	. . . .	Setzdorf (seit August).
759	40	861	. . . .	1.655	. . . .	. . . .	Skotschau.
6.681	649	7.768	7.084	22.231	458	450	Teschen.
11.407	1.397	13.323	28.872	54.234	360	246	Troppau.
559	17	887	. . . .	1.482	. . . .	. . . .	Wagstadt.
705	163	1.201	. . . .	2.068	. . . .	. . . .	Weidenau.
302	6	562	2	856	. . . .	. . . .	Wiegstadtl.
967	55	1.330	. . . .	2.298	. . . .	. . . .	Würbenthal.
903	195	1.431	104	2.780	. . . .	. . . .	Zuckmantel.
51.619	7.368	68.113	72.250	201.326	2.536	2.783	Summe.
							Galizien.
673	15	991	. . . .	1.821	. . . .	. . . .	Alt-Sandec.
738	123	1.276	6	2.197	. . . .	. . . .	Andrychau.
171	5	255	. . . .	437	. . . .	. . . .	Beiz (seit November).
383	78	861	. . . .	1.465	. . . .	. . . .	Bełżec.
486	15	624	. . . .	1.117	. . . .	. . . .	Bircza.
526	5	792	. . . .	1.256	. . . .	. . . .	Bóbrka.
2.661	389	3.493	30	6.376	. . . .	. . . .	Bochnia.
2.105	54	2.427	. . . .	4.844	. . . .	. . . .	Bolechów.
731	3	921	. . . .	1.851	. . . .	. . . .	Borszczów.
673	34	890	. . . .	1.521	. . . .	. . . .	Borysław (seit Juni).
15.429	5.513	21.561	7.354	48.491	1.393	855	Brody.
3.453	118	3.652	5.120	12.681	. . . .	. . . .	Brzeżan.
677	5	976	. . . .	1.717	. . . .	. . . .	Brzozów.
4.352	276	5.130	5.198	15.950	. . . .	. . . .	Buczacz.
784	13	1.086	. . . .	1.777	. . . .	. . . .	Bursztyn.
613	3	893	. . . .	1.632	. . . .	. . . .	Chorostków (seit Mai).
339	80	593	. . . .	1.081	. . . .	. . . .	Chrzanów (seit Juli).
8	. . . .	28	. . . .	45	. . . .	. . . .	Chyrów (seit November).
827	25	1.298	. . . .	2.121	. . . .	. . . .	Cieszanów.
2.543	170	3.108	. . . .	5.543	. . . .	. . . .	Czortków.
1.448	234	1.931	. . . .	3.369	. . . .	. . . .	Dembica.
1.107	6	1.372	70	2.345	. . . .	. . . .	Dobromil.
2.031	28	2.289	. . . .	4.471	. . . .	. . . .	Dolina.
5.158	300	5.997	6.828	18.948	925	834	Drohobycz.
72	3	125	. . . .	228	. . . .	. . . .	Dubiecko (seit November).
2.648	92	3.225	23.161	29.179	. . . .	. . . .	Dukla.

Land und Stationen	Aufgegebene Staats- Depeschen	Aufgegebene Dienst- Depeschen	Aufgegebene Privat- interne Depeschen	Aufgegebene Privat- nicht interne Depeschen	Aufgegebene Summe	Angekommene Staats- Depeschen	Angekommene Dienst- Depeschen
Dynów	....	5	876	16	897	1	369
Gorlice	8	14	2.703	61	2.786	10	316
Grodek	19	20	1.386	70	1.495	17	420
Gross-Mosty	2	10	569	8	589	5	421
Grybów	144	42	1.229	27	1.442	73	320
Grzymałów (seit Mai)	....	5	967	19	991	5	305
Gwózdziec	1	4	967	82	1.054	1	349
Halicz (seit Januar)	1	24	1.069	13	1.107	1	449
Horodenka	8	19	2.575	43	2.645	21	366
Husiatyn	48	300	3.288	488	4.124	34	473
Iwonicz (Juni-October)	....	5	415	35	455	....	58
Jaroslau	30	91	6.186	639	6.946	25	507
Jaslo	10	5	1.418	51	1.484	25	405
Jaworów	9	11	1.246	65	1.331	23	458
Jezierzany	....	11	1.149	21	1.181	....	196
Jordanów	1	10	305	9	325	1	292
Kałusz	16	57	2.772	51	2.896	14	248
Kamionka-strumiłowa	3	7	953	25	988	3	435
Kenty (seit August)	2	2	167	12	183	7	98
Kołbuszowa	2	2	874	30	908	4	338
Kołomya	54	106	7.069	513	7.742	47	537
Kopyczyńce	....	9	1.693	31	1.733	....	391
Korolówka	....	....	1.033	20	1.053	1	197
Kossów	12	11	1.100	55	1.178	15	261
Krakau	273	2.084	29.104	9.330	40.791	1.114	1.355
Krasiczyn	....	6	598	20	624	....	128
Krosno	6	6	1.336	29	1.377	4	297
Krynica (Mai-November)	125	51	1.082	168	1.426	112	203
Krystynopol	....	6	470	62	538	....	342
Kutty	15	4	776	48	843	13	377
Lemberg	1.617	2.550	64.850	6.067	75.084	901	3.613
Limanowa	1	17	720	8	746	7	188
Lisko	5	15	710	24	754	5	396
Lubaczów	2	10	534	16	562	....	167
Lubień (Juni—September)	....	7	161	7	175	....	109
Maków	....	6	378	24	408	....	260
Mielec	8	7	1.464	81	1.560	5	333
Mielnica	20	14	1.327	17	1.378	11	248
Mikulińce	1	17	1.164	38	1.220	3	404
Monasterzyska	7	22	1.635	43	1.707	26	477
Mościska	3	11	1.624	113	1.751	9	434
Muszyna (seit November)	30	3	105	5	143	26	35
Myślenice (seit December)	....	....	12	2	14	....	9
Nadwórna	12	17	1.381	34	1.444	14	369
Neumarkt	5	4	748	38	795	2	245
Neu-Sandec	190	112	5.931	189	6.422	307	554
Okocim	6	10	1.212	113	1.341	8	282
Okopy	5	3	971	14	993	9	253
Oświęcim	....	67	4.251	804	5.122	....	476
Pilzno	1	9	422	20	452	9	398

Angekommene			Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter		Land und Stationen
interne	nicht interne	Summe			von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	
Privat-							
Depeschen							
928	20	1.318	....	2.215	....	....	Dynów.
2.391	57	2.774	....	5.560	....	....	Gorlice.
1.613	176	2.226	....	8.721	....	....	Grodek.
620	18	1.064	....	1.653	....	....	Gross-Mosty.
1.009	22	1.424	....	2.866	....	....	Grybów.
912	8	1.230	....	2.221	....	....	Grzymałów (seit Mai).
728	71	1.149	....	2.203	....	....	Gwódziec.
1.112	25	1.587	....	2.694	....	....	Halicz (seit Januar).
2.173	42	2.602	....	5.247	....	....	Horodenka.
4.094	795	5.396	2.472	11.992	....	....	Husiatyn.
333	28	419	....	874	....	....	Iwonicz (Juni-October).
6.083	866	7.481	6.958	21.385	478	415	Jaroslau.
1.375	77	1.882	....	3.366	....	....	Jasło.
1.315	85	1.881	....	3.212	....	....	Jaworów.
1.148	21	1.365	....	2.546	....	....	Jezierzany.
293	7	593	....	918	....	....	Jordanów.
2.837	40	3.139	....	6.035	....	....	Kałusz.
1.069	26	1.533	....	2.521	....	....	Kamionka-strumiłowa.
162	7	274	....	457	....	....	Kenty (seit August).
895	46	1.283	....	2.191	....	....	Kolbuszowa.
7.721	668	8.973	17.938	34.653	356	582	Kołomya.
1.373	35	1.799	....	3.532	....	....	Kopyczyńce.
941	10	1.149	....	2.202	....	....	Korolówka.
1.108	41	1.425	....	2.603	....	....	Kossów.
28.986	9.432	40.887	576.876	658.554	3.381	4.172	Krakau.
700	17	845	....	1.469	....	....	Krasiczyn.
1.215	30	1.546	....	2.923	....	....	Krosno.
1.001	168	1.484	....	2.910	....	....	Krynica (Mai-November).
464	87	893	....	1.431	....	....	Krystynopol.
823	38	1.251	....	2.094	....	....	Kutty.
70.967	5.848	81.329	358.936	515.349	9.699	9.890	Lemberg.
677	4	876	....	1.622	....	....	Limanowa.
989	12	1.402	14	2.170	....	....	Lisko.
460	13	640	....	1.202	....	....	Lubaczów.
202	7	318	....	493	....	....	Lubień (Juni—September).
468	31	759	....	1.167	....	....	Maków.
1.412	103	1.853	....	3.413	....	....	Mielec.
1.161	15	1.435	....	2.813	....	....	Mielnica.
1.058	161	1.626	....	2.846	....	....	Mikulińce.
1.661	35	2.199	....	3.906	....	....	Monasterzyska.
1.813	146	2.402	....	4.153	....	....	Mościska.
85	4	150	....	293	....	....	Muszyna (seit November).
9	3	21	....	35	....	....	Myślenice (seit December).
1.432	39	1.854	....	3.298	....	....	Nadwórna.
766	43	1.056	....	1.851	....	....	Neumarkt.
7.033	294	8.188	20.166	34.776	....	....	Neu-Sandec.
1.352	245	1.887	....	3.228	....	....	Okocim.
819	4	1.085	....	2.078	....	....	Okopy.
3.361	588	4.425	....	9.547	6	19	Oświęcim.
481	9	897	....	1.349	....	....	Pilzno.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen						
Podgórze	....	12	1.955	860	2.827	1	287
Podhajce	30	22	2.277	29	2.358	18	454
Podwołoczyska	9	89	7.770	1.230	9.098	15	517
Przemyśl	19	858	11.474	519	12.870	10	674
Przemyślany	6	15	963	7	991	4	472
Radomyśl	....	14	2.561	77	2.652	2	347
Radziechów (seit October)	....	6	224	1	231	....	101
Rawa-ruska	1	5	1.284	42	1.332	2	340
Rohatyn	16	7	1.073	25	1.121	13	417
Rozwadów	3	16	1.038	184	1.241	4	269
Rudnik	1	13	1.232	402	1.648	2	334
Rymanów	....	6	1.511	57	1.574	2	341
Rzeszów	64	48	6.307	902	7.321	28	534
Sambor	21	89	3.935	68	4.113	21	453
Sanok	45	71	2.267	33	2.416	34	482
Saybusch	6	9	1.915	347	2.277	35	392
Sieniawa	....	6	771	113	890	2	351
Skała	....	27	1.569	64	1.660	14	326
Skałat (seit Juni)	18	7	507	6	538	18	232
Sniatyn	25	44	2.937	136	3.142	21	475
Sokal	6	27	1.940	226	2.199	6	492
Stanislau	57	467	13.412	635	14.571	93	580
Staremiasto	6	14	859	6	885	5	267
Stryj	30	99	6.183	118	6.430	28	238
Szczawnica (Juni-September)	1	32	570	151	754	2	97
Tarnobrzeg	6	3	1.563	380	1.952	11	307
Tarnopol	113	892	13.021	842	14.868	70	873
Tarnów	486	154	13.323	2.225	16.188	346	825
Tłumacz	23	18	1.249	52	1.342	17	435
Tłuste	2	15	1.563	18	1.598	7	240
Trembowla	27	13	995	28	1.063	21	380
Truszkawiec (Juni-September)	....	7	343	11	361	....	135
Turka (seit Mai)	....	6	415	4	425	5	264
Tyśmienica	9	12	1.067	86	1.174	8	460
Ulaszkowce (Juni-Juli)	2	30	678	9	719	2	14
Uście biskupie	14	4	1.228	57	1.303	1	314
Ustrzyki dolne	2	14	681	45	742	4	422
Wadowice	13	14	1.218	51	1.296	32	416
Wieliczka (seit Juni)	7	7	511	42	567	12	198
Zaleszczyki	57	79	3.863	170	4.169	46	463
Zbaraż	3	16	937	18	974	2	291
Złoczów	59	14	2.462	90	2.625	28	359
Żołkiew	18	22	1.341	27	1.408	22	466
Żurawno	5	14	1.625	24	1.668	4	430
Gitomir (Russland) (bis October)	....	....	....	....	....	....	....
Summe	4.326	10.086	339.613	37.661	391.686	4.309	44.123

Angekommene Privat-Depeschen: interne	Angekommene Privat-Depeschen: nicht interne	Angekommene: Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
1.404	1.669	3.361	....	6.188	....	....	Podgórze.
2.179	36	2.687	....	5.045	....	....	Podhajce.
7.772	1.086	9.390	458	18.946	....	....	Podwołoczyska.
10.808	378	11.870	59.058	83.798	2.411	2.366	Przemyśl.
938	6	1.420	....	2.411	....	....	Przemyślany.
2.819	160	3.328	....	5.980	....	....	Radomyśl.
142	....	243	....	474	....	....	Radziechów (seit October).
1.164	29	1.535	....	2.867	....	....	Rawa-ruska.
1.232	20	1.682	....	2.803	....	....	Rohatyn.
854	174	1.301	....	2.542	....	....	Rozwadów.
1.012	509	1.857	....	3.505	....	....	Rudnik.
1.518	41	1.902	....	3.476	....	....	Rymanów.
6.488	1.235	8.285	14.682	30.288	1.083	1.032	Rzeszów.
3.854	76	4.404	6.106	14.623	291	873	Sambor.
2.010	34	2.560	6.504	11.480	....	....	Sanok.
1.876	373	2.676	74	5.027	....	....	Saybusch.
781	145	1.279	....	2.169	....	....	Sieniawa.
1.570	108	2.018	....	3.678	....	....	Skała.
438	6	694	....	1.232	....	....	Skałat (seit Juni).
3.118	287	3.901	....	7.043	....	....	Sniatyn.
1.585	210	2.293	....	4.492	....	....	Sokal.
12.684	684	14.041	25.042	53.654	1.020	1.151	Stanislau.
855	3	1.130	....	2.015	....	....	Staremiasto.
5.653	91	6.010	9.826	22.266	656	609	Stryj.
497	134	730	....	1.484	....	....	Szczawnica (Juni-September).
1.344	453	2.115	....	4.067	....	....	Tarnobrzeg.
13.087	945	14.975	62.574	92.417	969	674	Tarnopol.
12.640	2.803	16.614	29.124	61.926	1.243	828	Tarnów.
1.192	68	1.712	....	3.054	....	....	Tłumacz.
1.471	17	1.735	....	3.333	....	....	Tłuste.
972	21	1.394	....	2.457	....	....	Trembowla.
300	7	442	....	803	....	....	Truszkawiec (Juni-September).
345	4	618	....	1.043	....	....	Turka (seit Mai).
1.378	109	1.955	....	3.129	....	....	Tyśmienica.
425	7	448	....	1.167	....	....	Ułaszkowce (Juni-Juli).
1.056	54	1.425	....	2.728	....	....	Uście biskupie.
631	40	1.097	49	1.888	2	38	Ustrzyki dolne.
1.235	187	1.870	....	3.166	....	....	Wadowice.
697	80	987	....	1.554	....	....	Wieliczka (seit Juni).
3.571	175	4.255	6.018	14 442	....	....	Zaleszczyki.
907	15	1.215	....	2.189	....	....	Zbaraż.
2.875	144	3.406	....	6.031	19	18	Złoczów.
1.378	10	1.876	4.674	7.958	....	....	Zołkiew.
1.694	29	2.157	....	3.825	....	....	Żurawno.
....	....	....	34.072	34.072	....	....	Gitomir (Russland) (bis Oct.).
342.713	40.816	431.961	1.289.388	2,113.035	23.932	23.851	Summe.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen						
Bukowina.							
Berhometh	3	5	525	39	572	3	227
Bojan	3	5	439	22	469	22	512
Czernowitz	381	884	27.098	9.039	37.402	651	983
Czudin (seit Juni)	....	5	482	85	572	....	270
Gurahumora	2	4	896	217	1.119	8	505
Itzkany	4	52	3.533	3.709	7.298	18	585
Jakobeny	3	....	376	81	460	15	448
Kimpolung	43	13	1.256	199	1.511	43	500
Kotzman	21	17	748	19	805	17	466
Nowosielica	41	18	1.857	242	2.158	23	518
Radautz	33	17	2.217	385	2.652	45	539
Sadagóra	45	23	1.492	789	2.349	28	535
Sereth	33	26	2.329	543	2.931	30	550
Solka	6	1	223	20	250	5	333
Storożynetz	37	15	1.387	95	1.534	33	489
Suczawa	39	33	3.194	1.323	4.589	34	547
Watradorna	18	5	653	324	1.000	28	490
Wiznitz	18	15	1.624	127	1.784	21	490
Zuryn	14	10	484	423	931	9	511
Summe	744	1.148	50.813	17.681	70.386	1.033	9.498
Dalmatien.							
Almissa	24	8	627	....	659	40	329
Arbe	26	3	847	15	891	82	4
Bencovaz	314	9	1.051	5	1.379	178	17
Blatta	4	16	728	64	812	23	259
Bol	7	22	471	4	504	16	380
Budua	103	464	1.675	228	2.470	125	411
Castellastua	9	20	344	49	422	33	104
Castelnuovo	112	58	2.305	146	2.621	152	458
Cattaro	623	85	4.603	1.722	7.033	424	517
Cittavecchia	31	13	1.186	46	1.276	64	413
Comisa	20	2	574	81	677	28	216
Curzola	96	39	1.951	196	2.282	99	418
Dernis	79	20	1.782	14	1.895	117	224
Gelsa	19	18	935	44	1.016	35	380
Giorgio, San	21	9	196	2	228	32	301
Giovanni, San	7	20	469	7	503	18	356
Grohote (seit November)	....	2	64	....	66	4	38
Imoschi	93	6	937	35	1.071	100	390
Jagnina	4	6	469	36	515	14	357

Angekommene Privat-Depeschen: interne	Angekommene Privat-Depeschen: nicht interne	Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
							Bukowina.
408	44	682	....	1.254	....	....	Berhometh.
435	38	1.007	....	1.476	....	....	Bojan.
26.885	9.258	37.777	227.212	302.391	3.456	2.921	Czernowitz.
438	61	769	....	1.341	....	....	Czudin (seit Juni).
897	230	1.640	....	2.759	....	....	Gurahumora.
3.576	3.635	7.814	392	15.504	207	129	Itzkany.
292	64	819	....	1.279	....	....	Jakobeny.
1.054	135	1.732	....	3.243	....	....	Kimpolung.
771	11	1.265	....	2.070	....	....	Kotzman.
1.692	184	2.417	....	4.575	....	....	Nowosielica.
2.307	436	3.327	66	6.045	....	....	Radautz.
2.443	1.627	4.633	....	6.982	....	....	Sadagóra.
2.331	705	3.616	....	6.547	....	....	Sereth.
225	43	606	....	856	....	....	Solka.
1.442	137	2.101	2	3.637	....	....	Storożynetz.
3.137	1.690	5.408	268	10.265	134	64	Suczawa.
541	344	1.403	....	2.403	....	....	Watradorna.
2.141	120	2.772	....	4.556	....	....	Wiznitz.
441	435	1.396	....	2.327	....	....	Zuryn.
51.456	19.197	81.184	227.940	379.510	3.797	3.114	Summe.
							Dalmatien.
491	....	860	....	1.519	....	....	Almissa.
738	13	837	....	1.728	....	....	Arbe.
840	3	1.038	....	2.417	....	....	Bencovaz.
587	58	927	....	1.739	....	....	Blatta.
457	2	855	....	1.359	....	....	Bol.
1.332	190	2.058	....	4.528	....	....	Budua.
218	49	404	....	826	....	....	Castellastua.
1.983	201	2.794	26	5.441	....	....	Castelnuovo.
4.431	1.884	7.256	12.332	26.621	....	....	Cattaro.
1.146	77	1.700	....	2.976	....	....	Cittavecchia.
540	80	864	....	1.541	....	....	Comisa.
1.944	245	2.706	....	4.988	....	....	Curzola.
1.487	12	1.840	....	3.735	....	....	Dernis.
869	58	1.342	....	2.358	....	....	Gelsa.
177	1	511	....	739	....	....	Giorgio, San.
353	10	737	....	1.240	....	....	Giovanni, San.
45	....	87	....	153	....	....	Grohote (seit November).
793	35	1.318	....	2.389	....	....	Imoschi.
435	53	859	....	1.374	....	....	Jagnina.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen						
Kistagne	55	9	360	1	425	93	206
Knin	229	30	1.947	9	2.215	164	243
Lesina	175	392	1.357	98	2.022	120	445
Lissa	88	23	1.611	35	1.757	107	359
Lissa (Semaphor)	7	447	115	1	570	4	2
Macarsca	256	37	2.289	18	2.600	181	441
Metcovich	102	33	1.773	598	2.506	157	399
Milna	24	25	925	55	1.029	30	378
Obbrovazzo	71	21	1.197	18	1.307	139	198
Orebich	11	7	616	335	969	17	380
Pago	45	17	986	5	1.053	55	96
Perzagno	. . .	5	480	97	582	5	319
Pietro, San	128	30	1.422	38	1.618	104	450
Postire (seit December)	. . . .	1	67	1	69	2	31
Pucischie	8	25	590	10	633	21	342
Ragusa	827	555	8.561	847	10.790	539	1.409
Ragusa vecchia	26	1	524	28	579	43	411
Risano	31	5	910	71	1.017	68	333
Scardona	97	10	1.210	2	1.319	101	227
Sebenico	306	236	6.259	271	7.072	290	391
Selve	10	18	428	27	483	34	116
Sign	190	213	1.911	17	2.331	182	420
Slano	7	5	200	19	231	11	297
Spalato	969	671	11.572	609	13.821	793	667
Stagno	18	13	1.081	29	1.141	61	332
Stretto (seit September)	1	4	211	1	217	9	66
Trappano	1	16	763	48	828	17	260
Trau	53	22	1.710	52	1.837	76	418
Vergoraz	38	3	348	22	411	91	375
Verlicca	45	9	509	3	566	52	380
Zara	2.134	946	13.710	494	17.284	1.832	1.877
Summe	7.544	4.649	86.856	6.553	105.602	6.982	17.840

Angekommene Privat- Depeschen interne	Angekommene Privat- Depeschen nicht interne	Summe	Ueber-tele-graphirte (doppelt)	Gesammt-zahl der behandel-ten	Darunter von den Eisenbahn Telegraphen Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn Telegraphen Stationen abgegebene	Land und Stationen
284	....	583	....	1.008	....	....	Kistagne.
1.562	7	1.976	8	4.199	....	....	Knin.
1.304	102	1.971	548	4.541	....	....	Lesina.
1.441	30	1.937	854	4.548	....	....	Lissa.
3	....	9	....	579	....	....	Lissa (Semaphor).
2.085	19	2.726	....	5.326	....	....	Macarsca.
1.445	516	2.517	28	5.051	....	....	Metcovich.
874	66	1.348	....	2.377	....	....	Milna.
991	11	1.339	....	2.646	....	....	Obbrovazzo.
646	652	1.695	3	2.667	....	....	Orebich.
868	6	1.025	68	2.146	....	....	Pago.
565	145	1.034	....	1.616	....	....	Perzagno.
1.230	41	1.825	8.497	11.940	....	....	Pietro, San.
39	....	72	....	141	....	....	Postire (seit December).
517	8	888	....	1.521	....	....	Pucischie.
8.218	925	11.091	28.806	50.687	....	....	Ragusa.
514	27	995	1	1.575	....	....	Ragusa vecchia.
764	110	1.275	....	2.292	....	....	Risano.
1.114	3	1.445	....	2.764	....	....	Scardona
5.912	277	6.870	13.672	27.614	....	....	Sebenico.
419	25	594	18	1.095	....	....	Selve.
1.797	19	2.418	2.512	7.261	....	....	Sign.
191	21	520	....	751	....	....	Slano.
11.203	555	13.218	90.993	118.032	....	....	Spalato.
808	31	1.232	8	2.381	....	....	Stagno.
132	....	207	....	424	....	....	Stretto (seit September).
653	58	988	....	1.816	....	....	Trappano.
1.720	41	2.255	....	4.092	....	....	Trau.
301	11	778	....	1.189	....	....	Vergoraz.
432	1	865	....	1.431	....	....	Verlicca.
14.340	431	18.480	78.302	114.066	....	....	Zara.
81.238	7.109	113.169	236.676	455.447	....	....	Summe.

Entwickelung

des

österreichischen Telegraphen

vom Jahre 1867 bis 1874

und

vergleichende Statistik

des

europäischen Telegraphen.

Digitized by Google

I. Entwickelung des österreichischen

	1867	1868	1869
1. Telegraphennetz.			
Linien in Kilometern	14.473·5	15.575·2	17.481·7
Drahtleitungen in Kilometern	32.182·5	46.954·5	55.656·5
2. Stationen.			
Für den internen und internationalen Dienst	673	731	1.033
Nur für den internen Verkehr	3	3	2
Summe	676	734	1.035
Staats-Stationen	358	401	553
Eisenbahn- und Privat-Stationen	318	333	482
Stationen mit Tag- und Nachtdienst	57	59	53
„ „ vollem Tagdienst	73	71	57
„ „ beschränktem Tagdienst	546	604	925
3. Apparate.			
Morse	1.060	1.187	1.077
Hughes	9	20	24
Anderes System	95	68	73
Summe	1.164	1.275	1.174
4. Personale.			
Centralverwaltung	33	39	23
Stationsbeamte	982	1.065	1.137
Subalternes Personale	688	673	682
Summe	1.703	1.777	1.842
5. Depeschen.			
Gebührenpflichtige, interne Depeschen	1,257.517	1,189.678	1,766.764
Gebührenfreie, interne Depeschen	200.503	160.377	. . . . . .
An das Ausland abgegebene Depeschen	328.344	334.062	412.739
Vom Auslande empfangene Depeschen	323·244	350.490	399.552
Internationale Transit-Depeschen	118.326	189.176	339.922
Dienst-Depeschen	54.985	57.847	97.704
Summe	2,282.919	2,281.630	3,016.681
6. Einnahmen. (Gulden ö. W.)	2,338,605	2,233.032	2,338.132
7. Ausgaben. (Gulden ö. W.)			
Kosten und Herstellung des Netzes	323.279	674.843	428.031
Ordentliche Ausgaben	2,345.098	2,210.217	3,307.843

Telegraphen vom Jahre 1867 bis 1874 [1]).

1870	1871	1872	1873	1874
18.428·3	18.864.0	[2]) 19.345·6	[2]) 20.632.8	[2])21.404·68
58.750·1	61.681.2	50.822·0	56.079·3	58.871·58
1.208	1.510	1.657	1.872	2.065
2	2	2	2	2
1.210	1.512	1.659	1.874	2.067
570	615	714	799	899
640	897	945	1.075	1.168
52	47	47	45	48
63	142	363	219	224
1.095	1 323	1.249	1.610	1.795
990	1.108	1.245	1.395	1.544
27	31	40	50	59
73	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2
1.090	1.139	1.285	1.445	1.605
43	44	163	217	223
1.264	1.254	1.514	1.622	1.600
771	843	1.073	1.327	1.420
2.078	2.141	2.750	3.166	3.243
1,916.998	2,337.895	2,818.697	3,049.498	2,446.517
6.444	7.100	3.714	5.610	4.232
472.471	582.952	715.690	715.754	578.521
435.275	535.882	638.721	667.908	554.885
638.177	463.406	501.189	[3]) 191.913	[3]) 205.114
114.592	235.720	118.116	329.698	336.583
3,583.957	4,162.955	4,796.127	4,960.381	4,125.852
2,191.336	2,517.869	2,859.470	3,161.718	2,617.494
366.605	413.811	769.318	882.282	1,111.640
2,384.207	2,834.839	2,795.188	3,502.120	3,670.957

[1]) Die Entwickelung des österreichisch-ungarischen Telegraphen bis 1867 siehe Nachrichten IV. Band, I. Heft.

[2]) Ohne Einrechnung der Eisenbahn- und Privat-Telegraphen-Linien und Leitungen.

[3]) Die Angabe der Zahl der Transit-Depeschen wurde aus den Aufzeichnungen der Grenz-Controlstationen gewonnen, während in den früheren Jahren 1869 bis 1872 diese Daten auf Grund einfacher Procentsätze von dem internationalen Gesammt-Verkehre berechnet wurden. Daher erklärt sich die Differenz in den Jahren 1873 und 1874 gegenüber den eingestellten Daten der früheren Jahre.

II. Stand des Telegraphen

Staaten	Jahr	Flächen-Inhalt in Quadrat-Kilometer	Gesammt-Bevölkerung letzte Zählung oder Berechnung	Staats-Telegraphennetz: Linien	Staats-Telegraphennetz: Drähte	Anstalten: Staats-	Anstalten: Eisenbahn- und Privat-
				Kilometer	Kilometer	Stationen	Stationen
Grossbritannien und Irland . .	[1]) 1873	314.950	31,845.379	39,017·4	171.675·2	3.755	1.812
Dänemark	1873	38.237	1,784.741	2,539·4	7.029·4	108	66
Norwegen	1874	316.694	1,760.000	7.060·0	11.248·0	107	63
Schweden	1874	444.846	4,250.412	7.848·6	18.633·4	[2]) 297	184
Russland (Gesammt-)	1873	20,729.411	82,738.626	59.322·0	114.686·0	673	825
Oesterreich-Ungarn	1874	624.045	35,904.435	35.114·4	105.324·9	1 257	1.666
Gebiet des Reichsrathes . .	1874	300.191	20,394.980	21.404·7	58.871·6	899	1.168
„ der ungar. Krone . .	1874	323.854	15,509.455	13.709·7	46.453·3	358	498
Schweiz	1874	41.418	2,669.147	6.132·3	14.928·2	815	84
Deutsches Reich	1874	544.907	41,060.846	42.803·9	144.758·0	2.646	2.348
Reichs-Telegraphengebiet .	1874	449.536	34,378.857	33.245·9	120.779·0	1.687	2.226
Bayern	1874	75.863	4,863.450	7.146·4	18·359·0	[5]) 668	111
Württemberg	1874	19.508	1,818.539	2.413·6	5.620·0	[7]) 291	12
Niederlande	1874	32.875	3,674.402	3.431·1	12.365·4	158	170
Luxemburg	1874	2.587	197.528	290·0	445·0	16	22
Belgien	1874	29.455	5,253.821	4.909·0	20.512·0	482	92
Frankreich	1874	528.577	36,102.921	50.282·6	135.538·6	2.608	1.398
Portugal	1872	92.753	4,367.882	3.111·5	5.725·0	120	. . .
Spanien	1873	507.036	16,798.925	11.754·0	26.728·0	196	26
Italien	1874	296.305	26,801.154	21.208·0	59.725·0	1.020	781
Griechenland	1874	50.212	1,457.894	2.415·0	3.005·0	53	2
Türkei	1874	369.257	9,791.582	28.530·0	47.870·0	398	50
Romanien	1874	121.154	4,800.000	3.819·8	6.398·8	82	82
Serbien	1873	43.555	1,338.505	1.461·3	2.145·5	35	. . .

[1]) Stand mit Ende März 1874. [2]) Darunter 138 mit dem Staats-Eisenbahndienste vereinigte Depeschen. [4]) Gebührenfreie Staats- und Dienst-Depeschen. [5]) Darunter 318 mit dem Staats- [7]) Darunter die mit dem Staats-Eisenbahndienste vereinigten Stationen. [8]) Ausserdem 159.531 [9]) 1,226.513 Depeschen für den Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienst. [10]) Darunter 131.646 graphen-Stationen. [12]) Einschliesslich der Ausgaben der mit dem Telegraphendienst betrauten

in den Staaten Europa's.

Personale	Apparate	Correspondenzverkehr: gebührenpflichtige: interne	Correspondenzverkehr: gebührenpflichtige: internationale	Correspondenzverkehr: gebührenfreie und Dienst-	Correspondenzverkehr: Zusammen	Einnahmen	Ausgaben: ordentliche	Ausgaben: ausserordentliche
Anzahl		Depeschen				Gulden österr. Währung		
9.935	7.968	15,840.458	2,031.579	. . . .	17,872.037	10,578.240	9,127.460	430.000
430	213	240.565	386.163	11.325	638.053	292.823	268.301	71.388
623	286	470.236	246.586	44.604	761.426	439.498	461.102	169.918
602	432	620.392	351.267	3) 332.522	1,304.181	706.630	608.651	112.697
5.331	1.706	2,638.272	595.044	177.107	3,410.423	7,400.653	5,975.902	840.989
4.631	2.876	4,144.309	1,653.183	582.451	6,379.943	3,648.784	5,173.832	1,211.843
3.243	1.605	2,450.749	1,338.520	336.583	4,125.852	2,617.494	3,670.957	1,111.640
1.388	1.271	1,693.560	314.663	245.868	2,254.091	1,031.290	1,502.875	100.203
1.409	1.241	1,846.898	778.206	58.895	2,683.999	742.325	687.084	55.208
7.336	5.622	8,018.576	4,886.846	452.158	13,357.580	5,590.058	7,029.305	1,787.117
6.827	3.906	6,992.171	3,467.922	4) 335.065	10,795.158	4,848.764	6,343.096	1,469.340
6) 362	1.259	734.828	965.639	. . . .	1,700.467	523.172	483.679	291.075
6) 147	457	291.577	453.285	117.093	861.955	218.122	202.530	26.702
1.000	380	8) 1,340.832	744.648	18.641	2,104.121	609.125	905.897	73.994
34	26	19.512	41.498	1.799	62.809	14.194	18.887	11.839
2.907	1.056	1,849.973	900.250	9) 71.800	2,822.023	801.432	923.693	41.581
5.384	4.919	6,369.357	2,401.753	. . . .	8,771.110	5,746.147	5,271.760	477.120
650	187	210.789	78.642	29.849	319.280	139.693	324.605	7.425
1.826	385	1,124.239	108.165	51.503	1,283.907	1,037.813	1,567.430	. . . . .
4.123	1.781	3,945.932	874.990	10) 269.751	5,090.673	3,040.000	2,265.884	266.800
315	109	163.288	30.754	4.735	198.777	208.502	297.288	24.544
2.789	1.413	405.173	203.862	. . . .	609.035	2,687,840	1,923.278	222.138
11) 1.091	201	569.842	186.910	147.241	903.993	459.564	12) 1,248.275	95.405
251	50	92.795	67.127	10.712	170.634	69.198	128.787	11.112

Stationen. 5) Darunter 15.896 Circulare, 42.350 meteorologische und 259.538 Repetitions-Eisenbahndienste vereinigte Stationen. 6) Personale der selbständigen Telegraphen-Stationen. Depeschen von Eisenbahn- und Privat-Gesellschaften, welche die Staatslinien nicht berührt haben. gebührenfreie Staats-Depeschen. 11) Darunter die Beamten der Post bei den combinirten Tele-Postämter.

III. Vergleichende Uebersicht des

Staaten	Staats-Telegraphennetz		
	für 100 Quadrat-Kilometer		für 1 K[illegible] Linie
	Linie	Drähte	
	Kilometer		
Grossbritannien und Irland	12·3	54·7	4·4
Dänemark	6·6	21·0	2·8
Norwegen	2·2	3·5	1·5
Schweden	1·8	4·2	2·4
Russland (Gesammt-)	0·3	0·6	1·9
Oesterreich-Ungarn	5·6	16·9	2·9
Gebiet des Reichsrathes	7·1	19·3	2·7
Gebiet der ungarischen Krone	4·2	14·3	3·4
Schweiz	14·8	36·[illegible]	2·4
Deutsches Reich	7·8	26·5	3·3
Reichs-Telegraphengebiet	7·4	26·8	3·6
Bayern	9·4	24·2	2·6
Württemberg	12·3	28·8	2·3
Niederlande	10·4	37·6	3·6
Luxemburg	11·2	17·2	1·6
Belgien	16·6	69·6	4·2
Frankreich	9·5	25·6	2·6
Portugal	3·3	6·1	1·8
Spanien	2·3	5·4	2·3
Italien	7·1	20·1	2·8
Griechenland	4·8	5·9	1·2
Türkei	7·7	12·9	1·6
Romanien	3·2	5·3	1·6
Serbien	3·3	4·9	1·4

Telegraphen in den Staaten Europa's.

Staats-Anstalten: 1 Staats-Station auf Quadrat-Kilometer	Einwohner	Kilometer Linien	Kilometer Drähte	Personale für 100 Kilometer Drähte (Personen)	Personale für 1 Staats-Station (Personen)	Personale für 1 Apparat (Personen)	Apparate für 100 Kilometer Drähte (Anzahl)	Apparate für 1 Staats-Station (Anzahl)
83·8	8.480	10·3	45 7	5·7	2·6	1·2	4·6	2·1
353·8	16.530	23·5	65·1	4·8	3·2	1·6	3·7	1·9
2.959·7	16.450	65·9	105·1	5·5	5·8	2·2	2·5	2·7
1.497·7	14.310	26·4	62·7	3·2	2·0	1·3	2·3	1·4
30.790·0	122.040	88·1	170·4	4·6	7·9	3·1	1·4	2·5
496·5	28.560	27·9	83·8	4·4	3·7	1·6	2·7	2·2
333·9	22.690	23·8	65·5	5·5	3·6	2·2	2·7	1·8
904·6	43.320	38·3	129·8	2·9	3·9	1·1	2·8	3·5
50·8	3.280	7·5	18·3	9·4	1·7	1·1	8·3	1·5
205·9	15.520	16·2	54·7	5·0	2·7	1·3	3·8	2·1
266·5	20.380	19·6	71·7	5·6	4·0	1·7	3·2	2·0
113·5	7.280	10·7	27·3	1·9	0·5	0·3	6·8	1·8
67·0	6.250	8·3	19·3	2·6	0·5	0·3	8·1	1·6
208·1	23.260	21·7	78·3	8.8	6·3	2·6	3·1	2·5
161·6	12.450	18·1	27·8	7·6	2·1	1·3	5·8	1·6
61·1	10.900	10·2	42·5	14·1	6·0	2·7	5·1	2·2
202·6	13·840	19·3	51·9	3·9	2·1	1·1	3·6	1·9
773·1	36.400	25·9	47·7	11·3	5·4	3·4	3·2	1·5
2.581·6	85.700	59·9	136·6	6·8	9·3	4·7	1·4	1·9
290·5	26.280	20·8	58·5	6·9	4·0	2·3	2·9	1·7
947·4	27.510	45·5	56·7	10·4	5·5	2·8	3·6	2·0
927·8	24.100	71·7	120·2	9·5	7·0	1·9	2·9	3·5
1.477·4	58.570	46·6	78·0	.	.	.	3·1	2·4
1.244·4	38.240	41·7	61·3	11·6	7·1	5·0	2·3	1·4

III. Vergleichende Uebersicht des

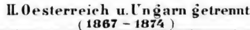
Staaten	Interner Tarif für 20 Worte	Correspondenzverkehr: Von 100 Depeschen sind: Interne	Internationale	auf 1 Kilometer: Linie	Draht	1 Staats-Station	1 Apparat	1000 Einwohner
	Kreuzer ö. W.	Depeschen						
Grossbritannien und Irland . . .	[1]) 50	88·6	11·4	458	104	4.759	2.243	561
Dänemark	27·6	38·4	61·6	259	90	5.800	2.995	237
Norwegen	[2]) 57	65·6	34·4	108	67	7.116	2.662	433
Schweden	[3]) 56	63·8	36·2	166	69	4.391	3.019	306
Russland (Gesammt-)	[4]) 80—480	81·6	18·4	58	29	5.067	1.998	42
Oesterreich-Ungarn	50	71·5	28·5	181	61	5.075	2.218	178
Gebiet des Reichsrathes . . .	50	64·7	35·3	192	70	4.589	2.571	202
Gebiet der ungarischen Krone	50	84·3	15·7	165	49	6.296	1.773	145
Schweiz	20	70·4	29·6	437	179	3.293	2.163	1.006
Deutsches Reich	[5]) 25—75	62·1	37·9	312	92	5.048	2.376	325
Reichs-Telegraphengebiet . .	[5]) 25—75	66·8	33·2	325	89	6·399	2.764	314
Bayern	25	43·2	56·8	238	92	2.546	1.351	349
Württemberg	25	39·1	60·9	357	153	2.962	1.886	474
Niederlande	25·6	64·3	35·7	613	170	13.317	5.538	616
Luxemburg	20	31·9	68·1	216	141	3.925	2.416	324
Belgien	40	67·2	32·8	575	133	5.854	2.672	537
Frankreich	[6]) 24—56	72·7	27·3	154	65	3.363	1.783	243
Portugal	20	72·8	27·2	103	56	2.660	1.707	75
Spanien	[7]) 40	91·2	8·8	109	48	6.550	3.334	76
Italien	[8]) 40	81·8	18·2	240	85	4.991	2.858	188
Griechenland	40	84·1	15·9	82	66	3.750	1.823	136
Türkei	[9]) 88—308	66·5	33·5	21	13	1.530	431	62
Romanien	40	75·3	24·7	237	141	11.024	4.497	188
Serbien	16	58·0	42·0	116	79	4.875	3.413	128

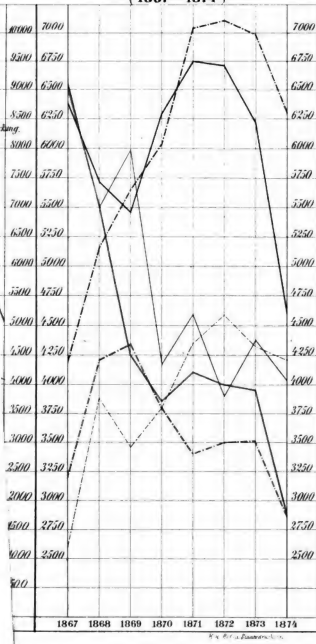
[1]) Adresse und Unterschrift frei; für je weitere 5 Worte 12·5 Kreuzer. [2]) Für 15 Worte bis 525 Kil. 160, bis 1.650 Kil. 320 und über 1.650 Kil. 480 Kreuzer. [3]) Bis 18 Meilen 25, bis 52 Meilen 40 Kreuzer. [6]) Für 15 Worte; für jedes weitere Wort 4 Kreuzer. [9]) Zwischen Stationen derselben 132 bis 308 Kreuzer.

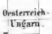
Telegraphen in den Staaten Europa's.

Einnahmen auf 1 Kilometer Linie	Einnahmen auf 1 Staats-Station	Einnahmen auf 100 Depeschen überhaupt	Einnahmen auf 100 bezahlte Depeschen	Ordentliche Ausgaben auf 1 Kilometer Linie	Ordentliche Ausgaben auf 1 Staats-Station	Ordentliche Ausgaben auf 100 Depeschen überhaupt	Ordentliche Ausgaben auf 100 bezahlte Depeschen
Gulden österr. Währung							
271·1	2.817·1	59·2	59·2	233·8	2.430·7	51·1	51·1
115·3	2.711·3	45·8	46·7	105·7	2.844·2	42·0	42·8
62·2	4.107·4	57·7	61·3	65·3	4.309·3	60·5	64·3
90·0	2.379·2	54·1	72·7	77·5	2.049·3	46·7	62·7
124·7	10.996·5	217·3	228·8	100·7	8·879·5	175·2	184·8
103·9	2.902·7	57·2	62·9	147·3	4.116·4	81·1	89·2
122·3	2.911·6	63·4	69·1	171·4	4.083·4	88·9	96·9
75·2	2.880·7	45·7	51·3	109·6	4·197·9	66·7	74·8
121·0	910·8	27·7	28·3	112·0	843·0	25·6	26·2
130·6	2.112·6	41·8	43·3	148·2	2.397·2	52·6	54·5
145·8	2.874·2	44·9	46·3	190·8	3.765·9	58·7	60·6
73·2	783·2	30·7	30·7	67·6	724·1	28·4	28·4
90·3	749·5	22·9	29·2	83·8	695·9	23·4	27·1
177·5	3.855·2	28·9	29·2	264·0	5.734·1	43·0	43·4
48·9	887·1	22·6	23·5	65·1	1.180·4	30·0	30·9
163·2	1.662·7	28·4	29·1	188·1	1.916·3	32·7	33·6
114·2	2.203·2	65·5	65·5	104·8	2.021·3	60·1	60·1
44·8	1.164·0	43·7	48·2	104·3	2.705·0	101·6	112·2
88·2	5.294·9	80·8	84·2	133·3	7.997·1	122·0	127·2
143·2	2.980·4	59·6	63·1	106·8	2.221·4	44·5	47·0
86·3	3.934·0	104·9	107·4	123·1	5 609·2	149·5	153·2
94·2	6.753·3	441·3	441·3	67·4	4.581·1	315·8	315·8
120·3	5.604·4	50·8	60·7	.	.	.	.
47·3	1.977·0	40·5	43·2	60·0	3.679·6	75·4	80·5

für je weitere 5 Worte 19 Kreuzer. [3]) Für je weitere 5 Worte 14 Kreuzer. [4]) Bis 75 Kilometer 80, 50, über 52 Meilen 75 Kreuzer. [6]) Für Stationen im Departement 24 Kreuzer. [7]) Je weitere 10 Worte Provinz (Vilajet) 88 Kreuzer; zwischen Stationen verschiedener Provinzen je nach der Entfernung







Digitized by Google

Digitized by Google

STATISTIK

DES

OESTERREICHISCHEN POSTWESENS

im

Jahre 1874.

Zusammengestellt vom statistischen Departement

im

k. k. Handels-Ministerium.

Wien, 1875.

Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

In Commission bei Ferd. Meyer.

Tuchlauben Nr. 26.

Digitized by Google

Inhalt.

	Seite
Postanstalten	1
Postverbindungen	3
1. Postverbindungen auf Landstrassen	3
2. Postverbindungen auf Eisenbahnen	7
3. Postverbindungen auf Wasserstrassen	8
Postpersonale	9
a) Personale der Postdirectionen	9
b) Personale der ärarischen Postämter	10
c) Personale der nichtärarischen Postämter	11
Leistungen der österreichischen Postanstalten im Beförderungsdienste	13
I. Briefpost-Verkehr	13
1. Ergebnisse der Briefpost im Allgemeinen	13
2. Ergebnisse der Briefpost in den einzelnen Ländern	14
Gesammtverkehr	14
Interne Briefpost	16
Internationale Briefpost	18
a) Allgemeine Uebersicht	18
b) Verkehr aus dem deutschen Reiche	20
c) Verkehr aus dem übrigen Auslande	22
d) Verkehr nach dem übrigen Auslande	24
e) Transitverkehr	26
Zeitungsverkehr	27
Postanweisungen	30
II. Fahrpost-Verkehr	32
1. Ergebnisse der Fahrpost im Allgemeinen	32
2. Ergebnisse der Fahrpost in den einzelnen Ländern	34
Gesammtverkehr	34
Interne Fahrpost	36
a) Allgemeine Uebersicht	36
b) Portopflichtige Sendungen	37
c) Portofreie Sendungen	38
Internationale Fahrpost	39
a) Allgemeine Uebersicht	39
b) Sendungen aus dem deutschen Reiche	40
c) Sendungen nach dem deutschen Reiche	41
d) Sendungen aus dem übrigen Auslande	42
e) Sendungen nach dem übrigen Auslande	43
f) Transitverkehr	44
Postnachnahmen	45
Reiseverkehr	46
Estaffettenverkehr	46
Finanzielle Ergebnisse des Postbetriebes	48
1. Betriebs-Einnahmen	48
2. Betriebs-Ausgaben	52
3. Geld- und Geldwerthverkehr bei den Postdirections-Cassen	58
a) Geldverkehr	58
b) Werthzeichen-Verkehr	59
Postverkehr bei den Postämtern der Haupt- und Residenzstadt Wien	61
Statistik des Verkehres jener Postämter, deren Gesammteinnahme über 1000 Gulden beträgt	67
Oesterreich unter der Enns	69
Oesterreich ob der Enns	75
Salzburg	77
Steiermark	77
Kärnten	80
Krain	81

Seite

Küstenland (österr.-Illyr.) 82
Tirol und Vorarlberg 83
Böhmen 84
Mähren 96
Schlesien 101
Galizien 102
Bukowina 107
Dalmatien 108
Entwickelung des österreichischen Postwesens vom Jahre 1847 bis 1874 und vergleichende Statistik des Postverkehres in den europäischen Staaten 109
I. Entwickelung des österreichischen Postwesens vom Jahre 1847 bis 1874 110
II. Ergebnisse des Postverkehres in den meisten europäischen Staaten im Jahre 1874 112

Digitized by Google

Postanstalten.

Am Schlusse des Jahres 1874 zählte das Postgebiet der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder in der Ausdehnung von 300.190·90 Quadrat-Kilometer mit 20.394.980 Bewohnern (Zählung vom 31. December 1869) 11 dem k. k. Handels-Ministerium (Postsection) unterstehende Postdirectionen, welchen 4.323 für den Manipulationsdienst bestimmte Postanstalten untergeordnet sind.

Diese Postanstalten unterscheiden sich in 211 ärarische als: 161 Postämter, 41 fahrende Postämter auf Eisenbahnen und 5 auf Schiffen (Postambulancen), 4 Postämter für die Dauer der Badesaison, dann in 4.112 nicht ärarische Postanstalten, als: 3.431 Postämter und Postexpeditionen, 650 Postämter mit Poststation (Poststalldienst) und 31 Poststationen (Relais). Auch standen dem correspondirenden Publicum in Orten mit Postämtern 4.480 und in Orten ohne Postamt 2.252, zusammen 6.732 Brief-Sammlungskästen zu Gebote.

Alle Postanstalten vertheilen sich auf die einzelnen Königreiche und Länder in folgender Weise:

Länder	Post-Anstalten						Briefsammlungskästen in Orten	
	ärarische		nicht ärarische			Summe	mit	ohne
	Postämter	Post-Ambulancen	Postämter u. Postexpeditionen	Postämter mit Poststation	Relais		Postanstalt	
Oesterreich unter der Enns: Wien und Umgebung	36	15	21	1	.....	73	55	458
Oesterreich unter der Enns: Uebriges Land	6	.....	362	52	.....	420	533	732
Oesterreich ob der Enns	7 [1])	.....	258	26	.....	291	340	59
Salzburg	3 [1])	.....	49	18	.....	70	91	9
Steiermark	6	2	225	64	.....	297	143	35
Kärnten	3	2	93	19	.....	117	22	10
Krain	2	2	128	8	.....	140	349	18
Küstenland (österr.-illyr.)	4	7 [2])	117	15	.....	143	334	14
Tirol und Vorarlberg	15	5	317	40	10	387	71	100
Böhmen	34 [1])	11	932	162	3	1.142	1.153	404
Mähren	9	.....	356	42	6	413	405	200
Schlesien	4	.....	97	15	2	118	115	72
Galizien	27 [1])	2	364	150	1	544	709	24
Bukowina	4	.....	63	11	2	80	78	14
Dalmatien	5	.....	49	27	7	88	82	103
Gesammtzahl	165	46	3.431	650	31	4.323	4.480	2.252

[1]) Darunter 1 Postamt für die Dauer der Badesaison.
[2]) „ 5 Schiffs-Postämter.

Digitized by Google

Ausserdem unterhielt die österreichische Postverwaltung 46 Postämter im osmanischen Reiche, von welchen 26 dem österreichischen Postamte in Constantinopel und 20 der Postdirection in Triest (hierunter das ärarische Postamt in Alexandrien) unterstehen.

Im Vergleiche zum Vorjahre (siehe Nachrichten VI. Band, II. Heft) hat die Zahl der inländischen Postanstalten um 147 oder um 3·5 Procent und zwar jene der Aerarial-Postämter um 20, der nicht ärarischen Postämter und Postexpeditionen um 103, der Aemter mit Poststation um 28 zugenommen, hingegen die der Poststationen (Relais) um 2 und jene der Postämter für die Dauer der Badesaison um 1 abgenommen. Das fahrende Postamt Wien-Passau Nr. 5 wurde aufgelöst und die betreffenden Agenden auf das Eisenbahnpostamt Wien-Salzburg Nr. 12 übertragen. Die Ambulance Nr. 14 wurde von der Strecke Wien-Passau auf jene Wien-Simbach verlegt. Ferner wurde bei den fahrenden Postämtern Nr. 27 und 28 die Strecke Laibach-Tarvis bis Villach und bei Nr. 21 und 22 die Strecke Wien-Lundenburg-Brünn bis Troppau ausgedehnt.

Unter obiger Gesammtzahl befinden sich 360 Postämter, welche gleichzeitig den Telegraphendienst versehen, und zwar:

in Oesterreich unter der Enns	28	Postämter
„ Oesterreich ob der Enns	31	„
„ Salzburg	6	„
„ Steiermark	22	„
„ Kärnten	3	„
„ Krain	11	„
im Küstenlande (österreichisch-illyrischen)	11	„
in Tirol und Vorarlberg	12	„
„ Böhmen	97	„
„ Mähren	54 [1])	„
„ Schlesien	16 [1])	„
„ Galizien	42	„
„ der Bukowina	9	„
„ Dalmatien	18 [2])	„

Im Vergleiche zum Areale und zur Bewohnerzahl entfallen 1874 im Allgemeinen 69·44 Quadrat-Kilometer und 4.718 Einwohner auf je 1 Postamt, welche Verhältnisse sich in den einzelnen Königreichen und Ländern folgendermassen beziffern:

	Quadrat-Kilometer	Einwohner
Oesterreich unter der Enns	40·21	4·037
Oesterreich ob der Enns	41·22	2.531
Salzburg	102·36	2.187
Steiermark	75·60	3.831
Kärnten	88·66	2.886
Krain	71·35	3.330
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	57·88	4.351
Tirol und Vorarlberg	75·77	2.288
Böhmen	45·49	4.501
Mähren	53·82	4.884
Schlesien	43·62	4.350
Galizien	144·29	10.008
Bukowina	130·64	6.417
Dalmatien	145·37	5.192

[1]) 2 Telegraphen-Stationen besorgen den Postdienst.
[2]) 3 „ „ „ „ „

Digitized by Google

Postverbindungen.

1. Postverbindungen auf Landstrassen.

Nach den Zusammenstellungen aus den im Post-Cours-Bureau des Handels-Ministeriums redigirten Heften über die Post-Verbindungen der einzelnen im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder beträgt im Jahre 1874 die Zahl der Post-Course (die Postverbindung zwischen dem Anfangs- und Endpunkte jedes Courses als ein Cours gerechnet) im Ganzen 3.629, mit einer Gesammtlänge von 6.565·9 österreichischen Meilen oder von 49.807 Kilometern.

Nach ihrer Länge in Meilen ausgeschieden vertheilen sich die Course in folgender Weise:

Course bis zu 1 Meile	1.806
„ über 1 „ bis 2 Meilen	858
„ „ 2 Meilen „ 3 „	461
„ „ 3 „ „ 5 „	280
„ „ 5 „ „ 10 „	142
„ „ 10 „	82

Die Post verkehrt

nicht täglich	auf 264	Coursen
täglich 1mal	„ 2.029	„
„ 2 „	„ 540	„
„ 3 „	„ 192	„
„ 4 „	„ 422	„
„ mehr als 4mal	„ 182	„

Ueber die Vertheilung der fraglichen Course auf die einzelnen Postdirections-Bezirke giebt nachstehende Uebersicht Aufschluss:

Directions-Bezirke	Zahl der Post-Course	Gesammtlänge der Course [1])		Course						Course, auf denen die Posten coursiren					
		Meilen	Kilometer	bis 1 Meile (7.6 Kilometer)	über 1 — 2 Meilen (7·6 — 15·2 Kilometer)	über 2 — 3 Meilen (15·2 — 22·8 Kilometer)	über 3 — 5 Meilen (22·8 — 37·9 Kilometer)	über 5 — 10 Meilen (37·9 — 75·9 Kilometer)	über 10 Meilen (75·9 Kilometer)	nicht täglich	täglich einmal	täglich zweimal	täglich dreimal	täglich viermal	täglich mehr als viermal
Oesterreich unter der Enns	390	546·3	4.144	218	95	35	28	9	5	4	225	53	21	37	50
Oesterreich ob der Enns u. Salzburg	332	564·4	4.281	175	73	43	24	9	8	14	208	51	14	39	6
Steiermark und Kärnten	383	612·1	4.643	218	75	44	26	11	9	47	163	82	8	70	13
Krain u. Küstenland	222	458·5	3.478	91	56	41	20	11	3	36	127	24	17	11	7
Tirol u. Vorarlberg	257	406·8	3.082	137	59	30	20	8	3	63	108	34	8	29	15
Böhmen	980	1.426·9	10.824	520	243	131	48	26	12	...	534	160	59	151	76
Mähren u. Schlesien	517	783·0	5.940	255	150	60	37	10	5	3	340	68	49	47	10
Galizien	420	1.201·3	9.113	166	78	57	51	44	24	26	279	62	14	34	5
Bukowina	62	196·3	1.489	16	20	9	7	6	4	6	44	6	2	4	....
Dalmatien	66	370·8	2.813	10	9	11	19	8	9	65	1	....	....	....	....
Summe	3.629	6.565·9	49.807	1.806	858	461	280	142	82	264	2.029	540	192	422	182

[1]) Die Entfernung zwischen dem Anfangs- und Endpunkte eines Courses einfach gerechnet.

Digitized by Google

Die Postverbindungen auf Landstrassen sind durch Personenposten oder durch Malle- und Eilfahrten, durch Güterposten oder Packfahrten, durch Cariol- und Reitposten, ferner durch Botenposten (Botenfahrten und Fussboten), oder endlich durch Privat-Personenfahrten (Privat-Messagerien), welche zur Postbeförderung benützt werden, hergestellt. Es verkehrten im Jahre 1874 5.364 Posten, und zwar:

152 Malle- und Eilfahrten,
315 Packfahrten,
446 Cariolposten,
56 Reitposten,
2.028 Botenfahrten,
2.353 Fussbotenposten und
14 Privat-Messagerien.

Diese Gattungen der Posten auf Landstrassen vertheilen sich in den einzelnen Ländern:

Länder	Gattung und Zahl der Posten							
	Malle- und Eil-fahrten	Pack-fahrten	Cariol-posten	Reit-posten	Boten-fahrten	Fuss-boten-posten	Zu-sam-men	Privat-Messa-gerien
Oesterreich unter der Enns:								
Wien und Umgebung	....	164	310	1	244	71	790	....
Uebriges Land	4	....	35	2	237	601	879	2
Oesterreich ob der Enns	2	17	2	2	132	314	469	....
Salzburg	6	7	4	....	34	30	81	....
Steiermark	3	3	8	5	110	143	272	1
Kärnten	4	2	1	2	44	45	98	1
Krain	2	10	....	3	48	64	127	....
Küstenland (österr.-illyr.)	5	12	5	8	36	47	113	....
Tirol und Vorarlberg	3	....	2	....	89	156	250	8
Böhmen	55	26	23	2	440	453	999	2
Mähren	14	5	5	1	159	213	397	....
Schlesien	6	7	5	....	35	56	109	....
Galizien	35	58	42	18	363	99	615	....
Bukowina	8	4	3	6	45	18	84	....
Dalmatien	5	....	1	6	12	43	67	....
Summe	152	315	446	56	2.028	2.353	5.350	14

Unter den 2.353 Fussbotenposten befinden sich bei den Postämtern der einzelnen Länder 185 Ruralposten, und zwar: In Oesterreich unter der Enns 94, in Oesterreich ob der Enns und Salzburg 9, in Steiermark und Kärnten 11, in Tirol und Vorarlberg 14, in Böhmen 25, in Mähren und Schlesien 24, in Galizien 5 und in der Bukowina 3.

Digitized by Google

Von den aufgezählten Posten wurden im Jahre 1874 neu errichtet

in den Ländern	Eil- und Mallefahrten	Packfahrten	Cariolposten	Reitposten	Botenfahrten	Fussbotenposten	Privat-Messagerien	Zusammen
Oesterreich unter der Enns	......	9	132	......	257	1	1	400
Oesterreich ob der Enns und Salzburg	......	4	......	......	3	3	......	10
Steiermark und Kärnten	1	5	......	1	11	......	2	20
Krain und Küstenland	......	19	1	......	8	3	......	31
Tirol und Vorarlberg	......	......	1	......	21	9	......	31
Böhmen	......	1	3	......	......	1	......	5
Mähren und Schlesien	......	1	......	......	3	91	......	95
Galizien und Bukowina	......	2	......	......	......	2	......	4
Dalmatien	2	......	......	......	1	2	......	5
Summe..	3	41	137	1	304	112	3	601

Dagegen aufgelassen

in den Ländern	Eil- und Mallefahrten	Packfahrten	Cariolposten	Reitposten	Botenfahrten	Fussbotenposten	Privat-Messagerien	Zusammen
Oesterreich unter der Enns	1	......	......	1	......	2	......	4
Oesterreich ob der Enns und Salzburg	......	......	1	......	......	5	......	6
Steiermark und Kärnten	1	......	2	1	......	......	......	4
Krain und Küstenland	......	......	1	......	1	......	......	2
Tirol und Vorarlberg	......	......	......	......	......	......	2	2
Böhmen	4	......	......	4	13	......	......	21
Mähren und Schlesien	2	......	......	......	3	......	......	5
Galizien und Bukowina	6	......	1	7	91	......	......	105
Dalmatien	......	......	......	......	......	......	......	......
Summe..	14	......	5	13	108	7	2	149

Es beziffert sich daher die effective Vermehrung mit 452 Posten gegen das Vorjahr, welches die Gesammtzahl von 4.912 Posten nachweist.

Digitized by Google

Sämmtliche Posten auf Landstrassen legten im Gegenstandsjahre eine Strecke von 32.770.213 Kilometer zurück, und zwar:

		Kilometer
in Oesterreich unter der Enns	Wien und Umgebung	1.471.581
	Uebriges Land	3.635.132
„ Oesterreich ob der Enns		1.954.311
„ Salzburg		644.816
„ Steiermark		1.943.204
„ Kärnten		674.083
„ Krain		1.135.897
im Küstenlande (österreichisch illyrischen)		924.069
in Tirol und Vorarlberg		1.907.626
„ Böhmen		8.195.184
„ Mähren		1.585.453
„ Schlesien		629.629
„ Galizien		6.644.862
„ der Bukowina		969.212
„ Dalmatien		455.154

Zu dem Postdienste wurden im Ganzen 6.004 Wagen (1.268 ärarische und 4.736 nicht ärarische), 7.627 Pferde und 3.126 Postillone verwendet.

In den einzelnen Ländern stellen sich diese Zahlen, wie folgt:

Länder	Postwagen			Postillone	Pferde
	Aerarische	Nicht-ärarische	Zusammen		
Oesterreich unter der Enns:					
Wien und Umgebung	149	1	150	128	264
Uebriges Land	28	254	282	126	495
Oesterreich ob der Enns	26	138	164	67	270
Salzburg	80	88	168	74	296
Steiermark	33	391	424	175	417
Kärnten	22	126	148	61	141
Krain	18	121	139	76	223
Küstenland (österr.-illyr.)	28	88	116	91	212
Tirol und Vorarlberg	96	76	172	86	193
Böhmen	334	1.240	1.574	788	2.284
Mähren	93	256	349	220	500
Schlesien	32	89	121	90	180
Galizien	283	1.659	1.942	958	1.730
Bukowina	36	159	195	130	243
Dalmatien	10	50	60	56	179
Gesammtzahl	1.268	4.736	6.004	3.126	7 627

oogle

2. Postverbindungen auf Eisenbahnen.

Die Zahl der im Jahre 1874 täglich für Postzwecke benützten Eisenbahnzüge, der hiezu verwendeten Waggons und Coupés, ferner die Zahl aller im Postdienste auf Eisenbahnen durchlaufenen Kilometer zeigt folgende Tabelle:

Länder	Eisenbahnzüge zur Beförderung der Briefpost	Eisenbahnzüge zur Beförderung der Brief- und Fahrpost	Eisenbahnzüge Zusammen	Eisenbahn-Post-Waggons	Eisenbahn-Post-Coupés	Zahl der im Postdienste durchlaufenen Kilometer auf Eisenbahnen unter Begleitung von Eisenbahn-Postämtern	unter Begleitung von Post-conducteuren	unter Begleitung vom Eisenbahn-personale	Zusammen
Oesterreich unt. d. Enns:									
Wien und Umgebung ..	37	53	90	63	2	11.978	10.825	2.162	24.965
Uebriges Land.....	57	93	150	....	8	1,303.409	1,035.551	497.294	2.836.254
Oesterreich ob der Enns .	11	34	45	2	17	399.018	274.723	112.438	786.179
Salzburg	6	11	17	1	4	48.550	32.088	17.903	98.541
Steiermark	12	42	54	13	4	886.033	611.917	453.000	1,950.950
Kärnten	6	20	26	8	2	397.614	105.216	146.749	649.579
Krain	2	10	12	3	2	351.644	172.276	161.200	685.120
Küstenland (österr.-illyr.)	2	14	16	3	2	78.931	50.939	13.844	143.714
Tirol und Vorarlberg	11	21	32	11	4	941.410	116.444	249.197	1,307.051
Böhmen	48	106	154	23	....	1,817.286	5.375.157	593.900	7,786.343
Mähren	13	48	61	....	10	568.943	834.449	42.000	1,445.392
Schlesien	4	30	34	....	4	144.132	147.925	5.700	297.757
Galizien	14	40	54	9	5	624.653	1,992.497	73 219	2,690.369
Bukowina	2	4	6	....	....	....	182.744	91.372	274.116
Dalmatien	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Summe..	225	526	751	136	64	7,573.601	10,942.751	2,459.978	20,976 330

Die Zahl der zur Beförderung der Brief- und Fahrpost benützten Eisenbahnzüge hat daher gegen das Vorjahr, welches 694 nachweist, um 57 oder um 8·2 Procent, die Zahl der zu dieser Postbeförderung auf den Eisenbahnen durchlaufenen Kilometer, entgegen der Ziffer von 20.692.175 im Vorjahre, um 284.155 oder 1·4 Procent zugenommen.

Digitized by Google

Von der Gesammtzahl der im Postdienst auf Eisenbahnen durchlaufenen Kilometer entfallen auf jene unter Begleitung der Eisenbahn-Postämter 36·1 Procent, der Postconducteure 52·2 Procent und des Eisenbahnpersonales 11·7 Procent.

3. Postverbindungen auf Wasserstrassen.

Auf Wasserstrassen (Schifffahrt auf der Donau, auf Binnenseen und auf dem Meere) bestanden im Jahre 1874 19 Fahrten mit Postbeförderung, von welchen auf Oesterreich unter der Enns 1, auf Oesterreich ob der Enns und Salzburg 4, auf Tirol und Vorarlberg 3 und auf das österreichisch-illyrische Küstenland 11 entfielen, und bei der einmaligen Courslänge von 21.343·18 Kilometern im ganzen Jahre 1,395.339 Kilometer durchliefen.

Diese Postverbindungen sind folgende:

	Einmalige Courslänge Kilometer	Gesammtzahl der durchlaufenen Kilometer
a) Auf der Donau.		
Aggsbach-Wien	98·65	23.664
Engelhartszell-Linz	11·37	[1]
b) Auf Binnenseen.		
Gmunden-Ebensee (Traunsee)	17·07	
Kammer-Unterach (Attersee)	20·86	34.296[2]
Mondsee-See (Mondsee)	68·27	
Desenzano-Riva (Gardasee)	60·69	
Peschiera-Riva „	60·69	16.689
Bregenz-Friedrichshafen (Bodensee)	22·79	
c) Auf dem Meere.		
Triest-Alexandrien (bis Corfù, Postamt Nr. 1)	2.277·70	53.253
„ „ („ „ „ „ 2)	2.277·70	53.253
„ -Cattaro (Postamt Nr. 3)	762·39	79.288
„ -Prevesa („ „ 4)	1.363·58	141.811
„ -Durazzo („ „ 5)	900·84	93.686
„ -Smyrna	2.052·01	
„ -Ravenna	246·55	
„ -Venedig	117·58	
„ -Constantinopel	2.234·07	899.399
„ -Bombay	8.473·56	
„ -Fiume	276·89	

Postpersonale.

Das Gesammtpersonale für die Angelegenheiten des österreichischen Postwesens umfasste im Jahre 1874:

1. das Personale der Postsection im k. k. Handels-Ministerium (1 Sections-Chef als General-Director, 4 Ministerialräthe, 1 Sectionsrath, 4 Ministerial-Secretäre, 4 Ministerial-Vicesecretäre, 3 Ministerial-Concipisten und 6 Postinspectoren);

[1] Die Gesammtzahl der Kilometer ist in jener der auf dem Traun-, Atter- und Mondsee durchlaufenen Kilometer begriffen.

[2] Darunter die auf der Donaustrecke Engelhartszell-Linz durchlaufenen Kilometer.

Digitized by Google

2. das Personale des **Postcours-Bureaus** (1 Ministerialrath, 1 Ober-Postrath, 1 Postrath, 2 Postsecretäre, 1 Ober-Postcontrolor, 2 Postcontrolore, 14 Postofficiale und 2 Postassistenten);

3. das Personale des **Post-Fachrechnungs-Departements** (1 Rechnungsdirector, 2 Ober-Rechnungsräthe, 13 Rechnungsräthe, 39 Rechnungsrevidenten, 38 Rechnungsofficiale, 38 Rechnungsassistenten, 12 Prakticanten [1]), 39 Calculanten [2]);

4. das Personale der **Post-Oekonomie-Verwaltung** (1 Postrath, 1 Ober-Postcontrolor, 2 Postcontrolore, 7 Postofficiale und 4 Postassistenten);

5. das Personale **im administrativen und technischen Dienste**, welches in folgenden Tabellen ersichtlich ist:

a) **Personale der Postdirectionen.**

Directions-Bezirke	Ober-Postdirectoren	Postdirectoren	Posträthe	Postsecretäre	Ober-Postcommissäre	Postcommissäre	Postconcipisten	Conceptspraktikanten	Cassadirectoren	Zahlmeister	Hauptcassiere	Cassiere	Hauptcassa-Controlore	Cassa-Officiale	Zusammen
Oesterreich unter der Enns:															
Wien und Umgebung	1	...	1	4	3	3	10	1	1	3	6	..	9	...	42
Uebriges Land	1	...	1	1	...	4	1	1	...	...	...	...	...	...	9
Oesterreich ob der Enns und Salzburg	1	...	1	2	1	2	2	...	...	...	...	1	1	3	14
Steiermark und Kärnten	1	...	...	3	1	4	2	1	...	...	...	1	1	...	14
Krain und Küstenland	1	...	1	2	1	3	3	...	...	...	1	...	1	...	13
Tirol und Vorarlberg	1	...	1	2	...	3	1	1	...	...	...	1	1	...	11
Böhmen	1	...	3	4	1	7	3	1	1	...	1	...	2	...	24
Mähren und Schlesien	1	...	1	2	1	3	3	...	...	...	1	...	1	5	18
Galizien	1	...	1	3	1	4	4	2	...	...	1	..	1	...	18
Bukowina	...	1	...	1	...	1	...	1	...	...	...	...	...	...	4
Dalmatien	...	1	...	1	...	1	1	1	...	...	...	...	...	...	5
Summe	9	2	10	25	9	35	30	9	2	3	10	3	17	8	172

[1]) Mit Adjutum.
[2]) Mit Taggeld.

Digitized by Google

b) Personale der ärarischen Postämter:

Länder	Ober-Postverwalter	Postverwalter	Ober-Postcontrolore	Postcontrolore	Postofficiale	Postassistenten	Postpraktikanten	Postamts-Expedienten	Post-Manipulanten	Diurnisten	Conducteure	Briefträger	Packmeister	Postdiener	Amtsdiener	Zusammen
Oesterreich unter der Enns:																
Wien und Umgebung...	..	..	27	47	539	406	48	85	64	11	175	969	33	592	144	3.140
Uebriges Land	1	3	1	...	28	24	6	...	...	7	4	40	..	34	7	155
Oesterreich ob der Enns...	1	4	1	3	25	24	7	...	7	4	18	36	..	37	2	169
Salzburg	1	..	..	4	13	14	3	...	...	...	16	14	..	19	..	84
Steiermark	2	1	1	6	63	39	5	4	12	16	24	57	..	68	2	300
Kärnten................	2	..	..	2	20	18	3	...	...	2	14	12	.	19	...	92
Krain	1	..	..	3	14	11	...	...	...	1	7	10	..	13	...	60
Küstenland (öst.-illyr.)	3	1	2	7	62	40	...	4	...	6	11	42	..	40	...	218
Tirol und Vorarlberg.....	3	5	2	7	64	50	8	8	...	4	36	38	..	58	1	284
Böhmen.................	8	3	8	10	214	157	20	24	24	22	137	186	..	228	3	1.044
Mähren	2	3	2	7	55	33	11	8	10	8	31	47	..	73	2	292
Schlesien	1	1	..	1	18	18	1	2	...	...	8	18	..	17	..	85
Galizien	2	6	3	5	158	121	20	22	10	23	136	137	..	172	3	818
Bukowina...............	1	..	..	3	18	13	4	...	...	...	12	18	..	23	1	93
Dalmatien	1	2	..	2	17	13	2	...	...	1	3	12	..	12	1	66
Summe..	29	29	47	107	1.308	981	138	157	127	105	632	1.636	33	1.405	166	6.900

Digitized by Google

c) Personale der nichtärarischen Postämter:

Länder	Postmeister (Postexpedienten) mit		Postexpeditoren	Zusammen	Darunter weibliche Personen als		
	Manipulations- und Stalldienst	Stalldienst allein			Postmeister		Postexpeditoren
					geprüfte	ungeprüfte	geprüfte
Oesterreich unter der Enns:							
Wien und Umgebung	[1] 17	1	1	19	1	....	....
Uebriges Land	418	3	101	522	15	12	24
Oesterreich ob der Enns	282	5	84	371	15	8	26
Salzburg	66	1	29	96	....	6	11
Steiermark	267	14	107	388	20	....	24
Kärnten	106	2	48	156	13	....	16
Krain	127	1	52	180	6	5	14
Küstenland (österr.-illyr.)	116	3	78	197	3	6	8
Tirol und Vorarlberg	322	10	123	455	24	....	12
Böhmen	913	20	618	1.551	30	16	88
Mähren	396	6	80	482	8	5	9
Schlesien	113	2	20	135	4	2	3
Galizien	494	18	432	944	45	21	52
Bukowina	74	2	32	108	3	5	7
Dalmatien	81	7	29	117	2	7	4
Summe	3.792	95	1.834	5.721	189	93	298

[1]) Ohne Stalldienst.

Es beträgt daher die Zahl des Personals im administrativen und technischen Dienste der Post-Directionen:

bei den Directionen	172
„ „ ärarischen Postämtern	6.900
„ „ nichtärarischen Postämtern	5.721
Zusammen	12.793

Das Personale der Directionen ist gegen das Vorjahr um 31 Personen oder 21·9 Procent, jenes der ärarischen Postämter um 559 oder um 8·8, jenes der nichtärarischen Postämter um 402 oder 7·6 Procent gestiegen.

Im Stande der pensions- und provisionsfähigen Beamten und Diener sind im Laufe des Jahres 1874 101 gestorben und 50 pensionirt worden. Auch wurden im Ganzen 15 Beamte, 9 Diener und 68 nichtärarische Postorgane unfreiwillig entlassen und in 7.234 Fällen Ordnungsstrafen im Strafbetrage von 12.486 Gulden verhängt.

Ueber die Todesfälle, Pensionirungen und Entlassungen, sowie über die Ordnungsstrafen giebt folgende Uebersicht nähere Details:

Länder	Todesfälle		Pensionirungen		Unfreiwillig entlassen			Ordnungsstrafen	
	Beamte	Diener	Beamte	Diener	Beamte	Diener	Nicht ärarische Organe	Fälle	Gulden
Oesterreich unter d. Enns:									
Wien und Umgebung	13	34	13	5		6		1.377	780
Uebriges Land	1	2			1		6	212	322
Oesterreich ob der Enns	2			1	3		5	157	106
Salzburg		1						35	76
Steiermark	1		1	1	1	1	11	369	639
Kärnten				1			5	85	158
Krain	1			2	1		6	95	80
Küstenland (österr.-illyr.)		1	2	2			2	111	135
Tirol und Vorarlberg	2	3	1		1		3	160	251
Böhmen	5	12	4	5	6	1	4	750	4.244
Mähren	2	4	2		1		6	512	857
Schlesien								107	200
Galizien	7	10		9	1	1	16	3.020	4.312
Bukowina				1				171	200
Dalmatien							4	73	126
Summe	34	67	23	27	15	9	68	7.234	12.486

Digitized by Google

Leistungen der österreichischen Postanstalten im Beförderungsdienste.

I. Briefpost-Verkehr.

1. Ergebnisse der Briefpost im Allgemeinen.

Der Briefpost-Verkehr zählte im Jahre 1874

Briefe	frankirte	169,142.887
	unfrankirte	5,692.691
	portofreie	24,246.288
	Summe	199,081.866
Correspondenzkarten		21,592.015
Drucksachen		18,635.633
Waarenproben		6,626.365
Zeitungen		58,276.908
Postanweisungen	eingezahlte	3,026.732
	ausgezahlte	3,275.593
	Zusammen	310,515.112

Von der Gesammtzahl der Briefe, Correspondenzkarten, Drucksachen und Waarenproben (245,935.879) waren im Ganzen 15,107.321 oder 6·1 Procent recommandirt.

Von diesen beförderten Postgegenständen entfallen auf den internen Verkehr 195,677.718 Stück oder 79·6 Procent (1873 190,192.608 Stück oder 77·5 Procent) und zwar auf

Briefe	frankirte	134,620.493 Stück oder	54·7 Procent
	unfrankirte	3,775.953 „ „	1·5 „
	portofreie	21,184.110 „ „	8·6 „
Correspondenzkarten		20,042.200 „ „	8·2 „
Drucksachen		11,498.633 „ „	4·7 „
Waarenproben		4,556.329 „ „	1·9 „

und auf den internationalen Verkehr 50,258.161 Stück oder 20·6 Procent (1873 55,155.492 Stück oder 22·5 Procent), und zwar auf

Briefe	frankirte	34,522.394 Stück oder	14·2 Procent
	unfrankirte	1,916.738 „ „	0·8 „
	portofreie	3,062.178 „ „	1·3 „
Correspondenzkarten		1,549.815 „ „	0·6 „
Drucksachen		7,137.000 „ „	2·9 „
Waarenproben		2,070.036 „ „	0·8 „

Im internationalen Verkehre sind von den erwähnten Briefpost-Gegenständen

angekommen	aus dem deutschen Reiche	34,096.331
	aus dem übrigen Auslande	6,919.164
abgegangen nach dem übrigen Auslande		8,286.380
Transit-Correspondenz (vom Auslande nach dem Auslande)		956.286

Die mittels Briefpost beförderte Stückzahl verminderte sich daher 1874 im Ganzen um 22,100.247 Stück oder um 7·1 Procent, und zwar die Zahl der Briefe (incl. Waarenproben) um 21,800 735 Stück oder um 9·6 Procent, die Zahl der Zeitungen um 2,044.622 Exemplare oder 3·4 Procent; hingegen vermehrte sich die Zahl der Drucksachen (Kreuzbandsendungen) um 796.499 Stück oder um 4·5 Procent; jene der Correspondenzkarten um 280.870 Stück oder 1·1 Procent, und jene der Postanweisungen um 707.020 Stück oder um 1·2 Procent.

Digitized by Google

2. Ergebnisse der Briefpost

Ge ammt-Verkehr

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche und recommandirte				
	Briefe		Correspondenzkarten	Drucksachen	Waarenproben
	frankirt	unfrankirt			
	Stück				
Oesterreich unter der Enns:					
Wien und Umgebung	37,197.505	806.681	4,417.143	3,441.797	446.137
Uebriges Land	12,248.316	322.758	1,511.334	1,418.382	197.856
Summe	49,445.821	1,129.439	5,928.477	4,860.179	643.993
Oesterreich ob der Enns	4.719.150	147.564	842.706	733.212	101.214
Salzburg	1,420.074	60.300	219.078	239.832	28.674
Steiermark	14,809.968	302.760	2,411.100	920.790	444.384
Kärnten	4,139.838	171.378	617.670	118.026	45.612
Krain	1,776.564	113.562	302.004	431 820	259.128
Küstenland (österr.-illyr.)	6,118.560	471.150	703.476	1,387.260	636.138
Tirol und Vorarlberg	6,522.678	240.408	630.216	313.470	902.808
Böhmen	43.014.978	1,502.550	4,946.500	6,135.480	2,295.594
Mähren	17,617.428	428.418	2,226.186	1,803.006	734.508
Schlesien	3,486.618	61.794	427.050	370.620	153.720
Galizien	12,136.680	680.670	2,092.500	1.178.316	271.746
Bukowina	2,214.396	105.768	188.622	120.258	30.636
Dalmatien	1,720.134	276.930	56.430	23.364	78.210
Im Ganzen	169,142.887	5,692.691	21,592.015	18,635.633	6,626.365

Digitized by Google

in den einzelnen Ländern.

der Briefpost.

Portofreie Briefe	Summe	Darunter recommandirt	Zeitungen	Post-Anweisungen	Gesammtzahl
S t ü c k					
1,274.436	47,583.699	2,445.737	31,688.805	1,182.703	80,455.207
2,087.460	17,786.106	915.030	493.353	264.188	18,543.647
3,361.896	65,369.805	3,360.767	32,182.158	1,446.891	98,998.854
964.674	7,508.520	409.488	887.200	314.137	11,211.457
348.642	2,316.600	127.098	185.000		
762.678	19,651.680	423.216	1,853.049	446.218	28,587.455
315.990	5,408.514	167.922	1,227.994		
364.644	3,247.722	169.506	185.786	341.977	14,192.535
743.868	10,060.452	567.900	356.598		
1,339.524	9,949.104	391.878	1,436.017	230.489	11,615.610
7,281.270	65,176.372	4,890.114	12,643.506	1,575.730	79,395.608
3,033.576	25,843.122	2,145.618	5,048.000	796.423	37,479.427
640.080	5,139.882	450.018	652.000		
4,023.234	20,383.146	1,527.498	1,148.506	910.613	22,442.265
552.690	3,212.370	203.940	73.094	96.541	3,382.005
513.522	2,668.590	272.358	398.000	143.306	3,209.896
24,246.288	245,935.879	15,107.321	58,276.908	6,802.325	310,515.112

Digitized by Google

Interne

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche		
	Briefe		Correspondenzkarten
	frankirt	unfrankirt	
	Stück		
Oesterreich unter der Enns:			
Wien und Umgebung	29,227.775	574.869	3,904.758
Uebriges Land	10,232.028	254.556	1,185.876
Summe	39,459.803	829.425	5,090.634
Oesterreich ob der Enns	3,999.996	111.672	743.778
Salzburg	1,120.086	42.408	181.188
Steiermark	14,326.830	273.060	2,411.100
Kärnten	4,002.750	141.930	617.670
Krain	1,301.400	62.694	225.432
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	3,893.454	114.408	627.246
Tirol und Vorarlberg	4,699.422	117.234	630.216
Böhmen	33,845.778	1,084.050	4,946.500
Mähren	11,445.336	297.594	2,038.752
Schlesien	2,927.466	50.346	407.754
Galizien	10,346.544	432.972	1,899.306
Bukowina	1,757.628	53.190	168.408
Dalmatien	1.494.000	164.970	54.216
Im Ganzen	134,620.498	3,775.958	20,042.200

Digitized by Google

Briefpost.

und recommandirte		Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
Drucksachen	Waarenproben			
Stück				
1,432.295	214.477	1,243.512	36,597.686	1,988.065
977.184	148.104	1,646.316	14,444.064	750.204
2,409.479	362.581	2,889.828	51,041.750	2,738.269
604.116	76.266	869.544	6,405.372	349.686
189.054	18.738	302.508	1,853.982	104.634
851.886	398.376	754.146	19,015.398	347.706
98.370	28.800	300.780	5,190.300	150.786
242.712	231.156	239.922	2,303.316	130.788
427.104	364.950	586.656	6,013.818	277.200
208.260	513.522	1,259.118	7,427.772	270.792
4,043.160	1,653.534	6,500.898	52,073.920	3,817.602
1,278.612	494.298	2,186.910	17,741.502	1,140.030
283.086	126.180	583.812	4,378.644	407.754
789.246	220.824	3,759.930	17,448.822	1,306.188
59.292	13.338	452.718	2,504.574	145.728
14.256	53.766	497.340	2,278.548	218.016
11,498.633	4,556.329	21,184.110	195,677.718	11,405.179

Digitized by Google

Internationale

a) Allgemeine

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche		
	Briefe		Correspondenzkarten
	frankirt	unfrankirt	
	Stück		
Oesterreich unter der Enns:			
Wien und Umgebung	7,969.730	231.812	512.385
Uebriges Land	2,016.288	68.202	325.458
Summe	9,986.018	300 014	837 843
Oesterreich ob der Enns	719.154	35.892	98.928
Salzburg	299.988	17.892	37.890
Steiermark	483.138	29.700	....
Kärnten	137.088	29.448	....
Krain	475.164	50,868	76.572
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	2,225.106	356,742	76.230
Tirol und Vorarlberg	1,823.256	123.174	....
Böhmen	9,169.200	418.500	....
Mähren	6,172.092	130.824	187,134
Schlesien	559.152	11.448	19.296
Galizien	1,790.136	247.698	193.194
Bukowina	456.768	52.578	20.214
Dalmatien	226.134	111.960	2.214
Im Ganzen	34,522.394	1,916.738	1,549 815

B r i e f p o s t.

Uebersicht.

und recommandirte		Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
Drucksachen	Waarenproben			
S t ü c k				
2,009.502	231.660	30.924	10,986.013	457.672
441.198	49.752	441.144	3,342.042	164.826
2,450.700	281.412	472.068	14,328.055	622.498
129.096	24.948	95.130	1,103.148	59.802
50.778	9.936	46.134	462.618	22.464
68.904	46.008	8.532	636.282	75.510
19.656	16.812	15.210	218.214	17.136
189.108	27.972	124.722	944.406	38.718
960.156	271.188	157.212	4,046.634	290.700
105.210	389.286	80.406	2,521.332	121.086
2,092.320	642.060	780.372	13,102.452	1,072.512
524.394	240.210	846.666	8,101.620	1,005.588
87.534	27.540	56.268	761.238	42.264
389.070	50.922	263.304	2,934.324	221.310
60.966	17.298	99.972	707.796	58.212
9.108	24.444	16.182	390.042	54.342
7,137.000	2,070.036	3,062.178	50,258.161	3,702.142

Digitized by Google

b) Verkehr aus dem

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche		
	Briefe		Correspondenzkarten
	frankirt	unfrankirt	
	Stück		
Oesterreich unter der Enns:			
Wien und Umgebung	5,094.392	79.578	492.243
Uebriges Land	1,802.214	54.918	290.088
Summe	6,896.606	134.496	782.331
Oesterreich ob der Enns	596.322	18.612	88.110
Salzburg	247.500	10.026	34.236
Steiermark	357.930	21.402	...
Kärnten	103.392	5.670	...
Krain	273.636	14.742	62.118
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	519.138	22.068	56.628
Tirol und Vorarlberg	756.882	24.138	...
Böhmen	6,874.992	271.548	...
Mähren	5,736.006	104.094	187.134
Schlesien	472.248	9.144	19.296
Galizien	1.051.704	77.058	171.342
Bukowina	205.362	11.790	12.708
Dalmatien	76.374	22.392	...
Im Ganzen	24,168.092	747.180	1,414.265

[1]) Die nach dem deutschen Reiche adressirten und im eigenen Postgebiete aufgegebenen Briefpostsendungen

deutschen Reiche[1]).

und recommandirte		Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
Drucksachen	Waarenproben			
Stück				
611.694	132.174	19.980	6,430.061	212.832
376.632	38.232	437.184	2,999.268	141.282
988.326	170.406	457.164	9,429.329	354.114
120.996	19.836	90.612	934.488	50.112
47.772	8.208	43.056	390.798	20.646
48.204	32.652	7.164	467.352	49.536
14.724	10.494	13.914	148.194	12.222
116.820	12.258	78.174	557.748	31.536
114.390	76.770	124.920	913.914	89.820
51.930	132.174	47.880	1,013.004	46.584
1,504.926	471.960	748.278	9,871.704	760.140
406.080	169.452	823.248	7,426.314	880.794
75.600	23.544	55.512	655.344	38.628
270.360	7.164	246.762	1,824.390	148.320
19.044	5.508	88.146	342.558	25.668
4.140	14.562	3.726	121.194	22.770
3,783.312	1,154.988	2,828.556	34,096.331	2,530.890

sind in dem internen Briefpost-Verkehre enthalten.

Digitized by Google

c) Verkehr aus dem

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche: Briefe frankirt	Briefe unfrankirt	Correspondenzkarten
	Stück		
Oesterreich unter der Enns:			
Wien und Umgebung	1,207.836	59.184	10.242
Uebriges Land	124.488	8.640	19.458
Summe	1,332.324	67.824	29.700
Oesterreich ob der Enns	70.452	10.350	6.354
Salzburg	44.064	5.670	3.168
Steiermark	113.454	4.248	
Kärnten	22.158	23.058	
Krain	99.054	7.740	6.120
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	853.686	115.776	3.222
Tirol und Vorarlberg	399.510	23.886	
Böhmen	1,019.634	80.748	
Mähren	227.124	12.294	
Schlesien	42.138	1.764	
Galizien	360.216	56.592	11.484
Bukowina	109.674	15.516	3.420
Dalmatien	56.736	32.760	2.214
Im Ganzen	4,780.224	458.226	65.682

übrigen Auslande.

und recommandirte		Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
Drucksachen	Waarenproben			
Stück				
172.656	63.900	4.914	1,518.732	71.054
44.982	7.668	1.548	206.784	11.322
217.638	71.568	6.462	1,725.516	82.376
3.060	3.834	2.160	96.210	3.912
972	1.296	1.800	56.970	846
2.340	3.996	1.368	125.406	14.220
2.952	1.332	576	50.076	3.366
9.954	3.906	6.516	133.290	3.672
330.948	57.348	8.550	1,369.580	74.394
35.658	133.362	16.380	608.796	20.610
271.242	115.866	14.778	1,532.268	107.730
76.932	40.374	10.782	367.506	40.950
10.800	3.240	468	58.410	1.530
79.254	32.058	8.586	548.190	30.996
5.040	2.196	5.454	141.300	14.796
1.224	5.922	6.840	105.696	7.272
1,048.014	476.298	90.720	6,919.164	406.670

d) Verkehr nach dem

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche		
	Briefe		Correspondenzkarten
	frankirt	unfrankirt	
	Stück		
Oesterreich unter der Enns:			
Wien und Umgebung	1,387.980	33.974	9.828
Uebriges Land	89.244	4.644	15.912
Summe.	1,477.224	38.618	25.740
Oesterreich ob der Enns	52.380	6.930	4.464
Salzburg	8.424	2.196	486
Steiermark	11.754	4.050	....
Kärnten	11.538	720	....
Krain	102.474	28.386	8,334
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	782.406	165.762	12.834
Tirol und Vorarlberg	636.246	68.868	....
Böhmen	1,201.752	64.584	....
Mähren	206.172	14.418	....
Schlesien	43.506	522	....
Galizien	341.748	105.228	10.314
Bukowina	119.592	17.334	4.086
Dalmatien	88.344	53.604	....
Im Ganzen	5,083.560	571.220	66.258

übrigen Auslande.

und recommandirte Drucksachen	Waarenproben	Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
Stück				
1,042.740	29.160	5.760	2,509.442	158.324
19.566	3.852	2.412	135.630	12.222
1,062.306	33.012	8.172	2,645.072	170.546
5.040	1.278	2,358	72.450	5.778
2.034	432	1.278	14.850	972
18.360	9.360	....	43.524	11.754
1.980	4.986	720	19.944	1.548
62.334	11.808	40.032	253.368	3.510
457.200	114.372	23.310	1,555.884	35.676
16.884	117.378	16.002	855.378	49.140
297.666	50.292	16.542	1,630.836	199.890
40.698	30.384	8.784	300.456	83.394
1.134	756	288	46.206	2.106
35.604	9.522	6.822	509.238	38.448
32.634	4.554	6.192	184.392	15.066
3.510	3.708	5.616	154.782	22.914
2,037.384	391.842	136.116	8,286.380	640.742

Digitized by Google

e) Transitverkehr.

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche und recommandirte: Briefe frankirt	Briefe unfrankirt	Correspondenzkarten	Drucksachen	Waarenproben	Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
	Stück							
Oesterreich unter der Enns:								
Wien und Umgebung	279.522	59.076	72	182.412	6.426	270	527.778	15.462
Uebriges Land	342	......	......	18	......	......	360	......
Summe	279.864	59.076	72	182.430	6.426	270	528.138	15.462
Küstenland (österr.-illyr.)	69.876	53.136	3.546	57.618	22.698	432	207.306	90.810
Tirol und Vorarlberg	30.618	6.282	......	738	6.372	144	44.154	4.752
Böhmen	42.822	1.620	......	18.486	3.942	774	67.644	4.752
Mähren	2.790	18	......	684	......	3.852	7.344	450
Schlesien	1.260	18	......	......	......	......	1.278	......
Galizien	36.468	8.820	54	3.852	2.178	1.134	52.506	3.546
Bukowina	22.140	7.938	......	4.248	5.040	180	39.546	2.682
Dalmatien	4.680	3.204	......	234	252	......	8.370	1.386
Im Ganzen	490.518	140.112	3.672	268.290	46.908	6.786	956.286	123.840

Zeitungs-Verkehr.

Die Stückzahl des Zeitungs-Verkehres ist in der Uebersicht des Gesammt-Briefpost-verkehres mit 58,276.908 nachgewiesen; daran betheiligt sich:

		mit Procent
Oesterreich unter der Enns	Wien und Umgebung	54·3
	Uebriges Land	0·9
Oesterreich ob der Enns		1·5
Salzburg		0·3
Steiermark		3·2
Kärnten		2·1
Krain		0·3
Küstenland (österreichisch-illyrisches)		0·6
Tirol und Vorarlberg		2·4
Böhmen		21·7
Mähren		8·9
Schlesien		1·1
Galizien		1·9
Bukowina		0·1
Dalmatien		0·7

Im Verhältnisse zur Einwohnerzahl entfallen von der angeführten Stückzahl der Zeitungen auf 1 Bewohner im Ganzen 2·9 Stücke, und zwar:

	Stücke
in Oesterreich unter der Enns	16·2
„ Oesterreich ob der Enns	1·6
„ Salzburg	1·2
„ Steiermark	1·6
„ Kärnten	3.6
„ Krain	0·4
im Küstenlande (österr.-illyr.)	0·6
in Tirol und Vorarlberg	1·6
„ Böhmen	2·5
„ Mähren	2·5
„ Schlesien	1·3
„ Galizien	0·2
„ der Bukowina	0·1
„ Dalmatien	0·9

Der internationale Zeitungs-Verkehr oder der im postämtlichen Pränumerationswege stattgefundene Ein- und Ausgang von Zeitungen im Jahre 1874 ist aus folgender Darstellung, in welcher die Zeitungs-Exemplare nach $^1/_4$ jähriger Pränumeration nachgewiesen erscheinen, nebst Angabe der Grenzen, über welche der Verkehr stattfand, ersichtlich:

Länder[1]	Grenzen, über welche — Deutsches Reich: Zeitungen	Deutsches Reich: Pränumerations-Betrag	Russland: Zeitungen	Russland: Pränumerations-Betrag
	Exemplare	Gulden	Exemplare	Gulden
a) Eingang.				
Oesterreich unter der Enns	38.073	125.896	307	3.011
Oesterreich ob der Enns	3.081	5.047	2	26
Salzburg	3.668	6.897	...	...
Steiermark	3.388	6.935	...	...
Krain	646	1.154	...	...
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	4.607	14.399	18	245
Tirol und Vorarlberg	9.564	15.923	...	...
Böhmen	14.217	36.517	17	171
Mähren	2.013	4.042	...	...
Schlesien	844	1.815	...	...
Galizien	5.513	15.286	218	1.461
Bukowina	311	846	5	29
Summe..	85.925	234.757	567	4.943
b) Ausgang.				
Oesterreich unter der Enns	19.906	74.535	2.127	8.089
Oesterreich ob der Enns	81	132	...	...
Salzburg	131	204	...	...
Steiermark	32	81	...	...
Krain	10	9	...	...
Küstenland (österreich-illyrisches)	96	509	...	...
Tirol und Vorarlberg	7.616	2.355	...	...
Böhmen	742	2.104	...	...
Mähren	43	51	...	...
Schlesien	187	208	...	...
Galizien	1.136	2.917	2	4
Bukowina	...	...	...	...
Summe..	29.980	83.105	2.129	8.093

[1] Die in Kärnten und Dalmatien ein- und ausgegangenen Zeitungs-Exemplare sind in der Ziffer andere

der Verkehr stattfand:

Türkei und Romanien		Italien		Schweiz		Im Ganzen	
Zeitungen	Pränumerations-Betrag	Zeitungen	Pränumerations-Betrag	Zeitungen	Pränumerations-Betrag	Zeitungen	Pränumerations-Betrag
Exemplare	Gulden	Exemplare	Gulden	Exemplare	Gulden	Exemplare	Gulden
175	1.021	555	3.451	663	1.227	39.773	134.606
5	30	7	31	22	12	3.117	5.146
.....	.....	7	35	31	61	3.706	6.993
.....	.....	18	97	17	38	3.423	7.070
.....	.....	4	36	.....	.....	650	1.190
8	6	953	1.445	159	452	5.745	19.547
.....	.....	139	695	295	573	9.998	17.191
8	30	13	80	25	66	14.280	36.864
.....	.....	12	36	13	18	2.038	4.096
.....	.....	.....	.....	1	2	845	1.817
.....	.....	5	14	18	24	5.754	16.785
4	7	.....	.....	.....	.....	320	882
200	1.094	1.713	8.920	1.244	2.473	89.649	252.187
6.007	20.841	.....	.....	1.274	5.369	29.314	108.834
.....	.....	.....	.....	.....	.....	81	132
.....	.....	.....	.....	.....	.....	131	204
.....	.....	.....	.....	.....	.....	32	81
.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	9
.....	.....	100	603	5	29	201	1.141
.....	.....	.....	.....	92	114	7.708	2.469
.....	.....	.....	.....	3	4	745	2.108
.....	.....	.....	.....	.....	.....	43	51
.....	.....	.....	.....	.....	.....	187	208
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.138	2.921
34	128	.....	.....	.....	.....	34	128
6.041	20.969	100	603	1.374	5.516	39.624	118.286

Länder eingerechnet, da dort keine besonderen Zeitungs-Expeditionen bestehen

Digitized by Google

Ausserdem gelangten über Triest 20 Zeitungs-Exemplare im Pränumerationsbetrage von 152 Gulden aus dem Auslande zum Eingange und 622 im Pränumerationsbetrage von 2.509 Gulden aus dem Inlande zum Ausgange, so dass sich die Gesammtzahl der eingegangenen Zeitungs-Exemplare auf 89.669 und die der ausgegangenen auf 40.246 beläuft.

Postanweisungen.

Länder	Eingezahlte Postanweisungen Stück	Eingezahlte Werth Gulden	Ausgezahlte Postanweisungen Stück	Ausgezahlte Werth Gulden
Oesterreich unter der Enns:				
Wien und Umgebung	182.670	46,493.494	1,000.033	81,097.445
Uebriges Land	169.692		94.496	
Summe	352.362	46,493.494	1,094.529	81,097.445
Oesterreich ob der Enns, Salzburg	182.251	5,223.022	131.886	3,192.152
Steiermark, Kärnten	258.182	9,619.036	188.036	5,785.604
Krain, Küstenland (österr.-illyr.)	161.171	7,930.550	180.806	11,302.400
Tirol und Vorarlberg	127.965	7,379.802	102.524	3,271.347
Böhmen	831.478	19,578.943	744.252	17,400.707
Mähren, Schlesien	412.566	10,939.722	353.857	8,726.718
Galizien	519.153	31,478.296	391.460	14,224.910
Bukowina	61.564	4,671.067	34.977	1,999.896
Dalmatien	90.040	6,125.196	53.266	2,374.887
Zusammen	3,026.732	149,439.128	3,275.593	149,376.066

Von dem Gesammt-Briefpost-Verkehre (310,515.112 Stück) entfallen auf die einzelnen Directions-Bezirke:

		Stück	Procent
Oesterreich unter der Enns	Wien und Umgebung	80,455.207	25·9
	Uebriges Land	18,543.647	6.0
Oesterreich ob der Enns und Salzburg		11,211.457	3·6
Steiermark und Kärnten		28,587.455	9·2
Krain und Küstenland		14,192.535	4·6
Tirol und Vorarlberg		11,615.610	3·7
Böhmen		79,395.608	25·5
Mähren und Schlesien		37,479.427	12·1
Galizien		22,442.265	7·2
Bukowina		3,382.005	1·1
Dalmatien		3,209 896	1·1

In dieser Stückzahl sind mit Ausschluss des Zeitungs- und Postanweisungs-Verkehres enthalten:

in den Ländern	Briefe [1])	Drucksachen [2])
Oesterreich unter der Enns	59,865.633	5,504.172
Oesterreich ob der Enns	6,674.094	834.426
Salzburg	2,048.094	268.506
Steiermark	18,286.506	1,365.174
Kärnten	5,244.876	163.638
Krain	2,556.774	690.948
Küstenland (österr.-illyr.)	8,037.054	2,023.398
Tirol und Vorarlberg	8,732.826	1,216.278
Böhmen	56,745.298	8,431.074
Mähren	23,305.608	2,537.514
Schlesien	4,615.542	524.340
Galizien	18,933.084	1,450.062
Bukowina	3,061.476	150.894
Dalmatien	2,567.016	101.574

Im Verhältnisse zur Zahl der Bewohner aller im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder kommen auf 1 Einwohner bezüglich des gesammten Briefpost-Verkehres 15·2, des internen und internationalen Brief- und Correspondenzkarten-Verkehres 10.8 und der Drucksachen und Waarenproben 1·2 Stück. Diese Verhältnissziffern vertheilen sich hinsichtlich des Brief- und Correspondenzkarten-Verkehres, sowie der Drucksachen und Waarenproben auf die einzelnen Länder, wie folgt:

---

[1]) Mit Inbegriff der Correspondenzkarten.
[2]) „ „ „ Waarenproben.

Digitized by Google

	Auf 1 Einwohner entfallen: Briefe[1])	Drucksachen[2])
Oesterreich unter der Enns	30·1	2·8
Oesterreich ob der Enns	9·1	1·1
Salzburg	13·4	1·8
Steiermark	16·1	1·2
Kärnten	15·5	0·5
Krain	5·5	1·5
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	13·4	3·4
Tirol und Vorarlberg	9·9	1·4
Böhmen	11·0	1·6
Mähren	11·6	1·3
Schlesien	9·0	1·0
Galizien	3·5	0·3
Bukowina	6·0	0·3
Dalmatien	5·6	0·2

II. Fahrpost-Verkehr.

1. Ergebnisse der Fahrpost im Allgemeinen.

Im Jahre 1874 umfasste der Frachten- und Geldsendungs-Verkehr:

	Stück
ordinäre Packete	3,956.014
Geld- und Werthsendungen	22,205.533
Sendungen mit Postnachnahme[3])	3,005.435
Zusammen	29.166.982

Im Vergleiche zu den Resultaten des Vorjahres (siehe Nachrichten VI. Band, II. Heft, Seite 22) zeigt sich, dass die Stückzahl der Geld- und Werthsendungen um 1,080.346 oder um 5·1 Procent, jene der Postnachnahmen um 271.844 oder um 9·9 Procent zugenommen, dagegen jene der ordinären Packete um 1,494.781 Stück oder um 27·4 Procent abgenommen hat.

Das ganze Gewicht der beförderten ordinären Packete und Geld- und Werthsendungen beläuft sich auf 60,882.203 Zollpfund und ist gegen 1873 (70,225.252 Zollpfund) um 9,343.049 Pfund oder um 13·3 Procent geringer.

Der declarirte Werth sämmtlicher Sendungen mit Werth-Angabe beträgt 3,062·537,492 Gulden, wovon auf den internen Verkehr 2,437.594.170 Gulden oder 79·6 Procent und auf den internationalen 624,943.322 Gulden oder 20·4 Procent entfallen und hat sich gegen das Weltausstellungsjahr 1873 (4,270.632.849 Gulden) um 1,208,095.357 Gulden oder um 28·2 Procent vermindert.

---

[1]) Mit Inbegriff der Correspondenzkarten.
[2]) „ „ „ Waarenproben.
[3]) „ „ „ Postmandate.

Digitized by Google

Im internen Verkehr sind 1874 befördert worden:

	portofrei	portopflichtig
	Procent	
ordinäre Packete	23·5	76·5
Geld- und Werthsendungen	8·7	91·3
vom Gesammtgewichte	15·3	84·7
vom Gesammtwerthe	21·3	78·7

Die internationale Fahrpost verkehrte in folgender Weise:

Richtung des Verkehrs	Ordinäre Packete		Geld- und Werthsendungen		Werth	
	Stück	Procent	Stück	Procent	Gulden	Procent
Aus dem deutschen Reiche	541.756	44·9	1,536.619	30·3	246,345.820	39·4
Nach dem deutschen Reiche	173.950	14·5	2,219.877	43·8	158,117.298	25·3
Aus dem übrigen Auslande	236.750	19·5	512.984	10·1	78,609.620	12·6
Nach dem übrigen Auslande	109.904	9·1	360.590	7·1	64,683.690	10·3
Vom Auslande nach dem Auslande	143.552	12·0	439.215	8·7	77,186.894	12·4
Zusammen	1,205.912	100·0	5,069.285	100·0	624,943.322	100·0

Die Ein- und Auszahlungen im Postnachnahme-Geschäft erreichen die Summe von 34,008.960 Gulden, welche sich gegen 1873 (32,762.890 Gulden) um 1,246.070 Gulden oder um 3·8 Procent höher stellt.

Die auf Postnachnahmen ein- und ausgezahlte Stückzahl und der darauf ein- und ausgezahlte Betrag weist in den Jahren 1873 und 1874 folgende Summen nach:

	1873	1874	Zunahme Procent
eingezahlte Postnachnahmen	1,210.623 Stück,	1,327.425 Stück	9.6
ausgezahlte "	1,522.969 "	1,678.010 "	10·1
eingezahlter Betrag	16,424.010 Gulden,	17,009.114 Gulden,	3·5
ausgezahlter "	16,338.880 "	16,999.846 "	4·0

Digitized by Google

2. Ergebnisse der Fahrpost

Gesammt-Verkehr

Länder	Ordinäre Packete	
	Stück	Pfund
Oesterreich unter der Enns:		
Wien und Umgebung	376.132	3,084.266
Uebriges Land	153.078	876.930
Summe	529.210	3,961.196
Oesterreich ob der Enns	140.904	644.976
Salzburg	77.976	218.016
Steiermark	426.474	1,117.332
Kärnten	92.250	312.336
Krain	36.162	1,165.410
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	131.634	501.606
Tirol und Vorarlberg	176.760	1,198.728
Böhmen	1,374.228	10,179.468
Mähren	436.626	2,235.744
Schlesien	140.562	719.100
Galizien	325.098	1,838.826
Bukowina	30.312	201.420
Dalmatien	37.818	179.010
Im Ganzen	3,956.014	24,473.168

in den einzelnen Ländern.

der Fahrpost.

Geld- und Werthsendungen			Postnachnahmen	Zusammen
Stück	Pfund	Werth in Gulden	Stück	
2,825.209	8,550.650	519,882.780	769.810	3,971.151
1,326.684	3,103.058	107,038.532	159.955	1,639.717
4,151.893	11,653.708	626,921.312	929.765	5,610.868
990.450	1,757.016	125,640.108	161.105	1,582.151
211.716	534.636	28,728.360		
1,507.500	475.902	103,172.544	303.582	2,688.834
359.028	345.906	18,736.632		
381.240	612.288	52,751.232	80.295	1,091.121
461.790	467.982	139,793.922		
673.794	1,461.060	107,668.278	62.335	912.889
7,009.182	11,565.990	1.093,198.878	725.065	9,108.475
3,751.758	3,295.422	217,181.898	303.555	5,154.105
521.604	556.128	79,573.338		
1,791.450	3,016.314	378,834.210	400.143	2,516.691
266.958	633.995	68,248.710	83.260	330.530
127.170	32.688	22,088.070	6.330	171·318
22,205.533	36,409.035	3.062,537.492	3,005.435	29,166.982

Interne Fahrpost.

a) Allgemeine Uebersicht.

Länder	Gesammtverkehr				Gesammtwerth in Gulden
	ordinäre Packete		Geld- und Werthsendungen		
	Stück	Pfund	Stück	Pfund	
Oesterreich unter der Enns:					
Wien und Umgebung	141.254	959.634	2,282.162	5,714.658	327,522.588
Uebriges Land	119.268	702.450	1,056.132	2,506.932	91,064.376
Summe	260.522	1,662.084	3,338.294	8,221.590	418,586.964
Oesterreich ob der Enns	111.510	504.540	888.138	1,569.690	112,764.582
Salzburg	38.700	131.238	175.680	436.284	22,661.928
Steiermark	384.426	1,092.348	1,488.330	462.762	102,214.692
Kärnten	83.718	299.124	349.452	339.534	18,519.336
Krain	21.420	1,082.592	288.306	435.528	35,727.768
Küstenland (österr.-illyr.)	75.312	237.870	276.822	300.726	83,609.856
Tirol und Vorarlberg	118.386	793.494	574.020	1,278.936	88,614.864
Böhmen	894.834	5,184.486	5,612.040	9.257.094	911,421.792
Mähren	323.874	1,674.720	1,852.830	2,819.844	183,420.306
Schlesien	110.880	543.186	407.664	398.826	60,692.994
Galizien	276.912	1.582.110	1,625.130	2,668.914	340,622.118
Bukowina	19,134	107.316	159.678	338.508	37,866.960
Dalmatien	30.474	142.722	99.864	30.168	20,870.010
Im Ganzen	2,750.102	15,037.830	17,136.248	28,558.404	2.437,594.170

b) Portopflichtige Sendungen.

Länder	Portopflichtige				
	ordinäre Packete		Geld- und Werthsendungen		
	Stück	Pfund	Stück	Pfund	Werth in Gulden
Oesterreich unter der Enns:					
Wien und Umgebung	100.446	538.740	2,184.694	5,106.924	246,909.206
Uebriges Land	96.894	545.922	980.100	2,441.538	76,090.410
Summe	197.340	1,084.662	3,164.794	7,548.462	322,999.616
Oesterreich ob der Enns	77.994	305.550	815.148	1,400.238	84.586.230
Salzburg	16.182	83.430	162.018	410.112	17,653.248
Steiermark	342.828	1,007.496	1,441.908	347.526	74,633.472
Kärnten	68.940	233.334	320.850	299.232	14,025.384
Krain	12.024	489.384	261.702	421.398	22,944.708
Küstenland (österr.-illyr.)	56.214	139.104	252.414	225.432	74,277.900
Tirol und Vorarlberg	87.264	586.314	500.202	1,154.052	66,665.862
Böhmen	693.486	4,066.866	5,034.978	8,601.282	721,718.622
Mähren	261.684	1,398.294	1,717.578	2,768.274	156,662.622
Schlesien	97.470	472.032	381.330	389.700	52,833.726
Galizien	161.388	583.056	1,400.634	2,527.110	270,794.556
Bukowina	11.628	58.626	138.006	257.166	28,829.358
Dalmatien	21.564	68.940	67.356	6.264	10,890.000
Im Ganzen	2,106.006	10,577.088	15,658.918	26,356.248	1.919,515.304

c) Portofreie Sendungen.

Länder	Portofreie				
	ordinare Packete		Geld- und Werthsendungen		
	Stück	Pfund	Stück	Pfund	Werth in Gulden
Oesterreich unter der Enns:					
Wien und Umgebung	40.808	420.894	97.468	607.734	80,613.382
Uebriges Land	22.374	156.528	76,032	65.394	14,973.966
Summe	63.182	577.422	173.500	673.128	95,587.348
Oesterreich ob der Enns	33.516	198.990	72.990	169.452	28,178.352
Salzburg	22.518	47.808	13.662	26.172	5,008.680
Steiermark	41.598	84.852	46.422	115.236	27.581.220
Kärnten	14.778	65.790	28.602	40.302	4,493.952
Krain	9.396	593.208	26.604	14.130	12,783.060
Küstenland (österr.-illyr.)	19.098	98.766	24.408	75.294	9,331.956
Tirol und Vorarlberg	31.122	207.180	73.818	124.884	21,949.002
Böhmen	201.348	1,117.620	577.062	655.812	189,703.170
Mähren	62.190	276.426	135.252	51.570	26,757.684
Schlesien	13,410	71,154	26,334	9.126	7,859.268
Galizien	115.524	999.054	224.496	141.804	69,827.562
Bukowina	7.506	48.690	21.672	81.342	9,037.602
Dalmatien	8.910	73.782	32.508	23.904	9,980.010
Im Ganzen	644.096	4,460.742	1,477.330	2,202.156	518,078.866

Internationale Fahrpost.

a) Allgemeine Uebersicht.

Länder	Gesammtsumme				
	ordinäre Packete		Geld- und Werthsendungen		
	Stück	Pfund	Stück	Pfund	Werth in Gulden
Oesterreich unter der Enns:					
Wien und Umgebung	234.878	2,124.632	543.047	2,835.992	192,360.192
Uebriges Land	33.810	174.480	270.552	596.126	15,974.156
Summe..	268.688	2,299.112	813.599	3,432.118	208,334.348
Oesterreich ob der Enns.......	29.394	140.436	102.312	187.326	12,875.526
Salzburg	39.276	86.778	36.036	98.352	6,066.432
Steiermark..................	42.048	24.984	19.170	13.140	957.852
Kärnten	8.532	13.212	9.576	6.372	217.296
Krain	14.742	82.818	92.934	176.760	17,023.464
Küstenland (österr.-illyr.)......	56.322	263.736	184.968	167.256	56,184.066
Tirol und Vorarlberg	58.374	405.234	99.774	182.124	19,053.414
Böhmen	479.394	4,994.982	1,397.142	2,308.896	181,777.086
Mähren........	112.752	561.024	1,898.928	475.578	33,761.592
Schlesien	29.682	175.914	113.940	157.302	18,880.344
Galizien	48.186	256.716	166.320	347.406	38,212.092
Bukowina	11.178	94.104	107.280	295.487	30,381.750
Dalmatien	7.344	36.288	27.306	2.520	1,218.060
Im Ganzen..	1,205.912	9,435.338	5,069.285	7,850.631	624,943.322

Digitized by Google

b) Sendungen aus dem deutschen Reiche.

Länder	Ordinäre Packete		Geld- und Werthsendungen		
	Stück	Pfund	Stück	Pfund	Werth in Gulden
Oesterreich unter der Enns:					
Wien und Umgebung	101.080	968.640	132.205	1,068.048	70,901.368
Uebriges Land	26.964	144.378	231.822	526.392	14,414.850
Summe..	128.044	1,113.018	364.027	1,594.440	85,316.218
Oesterreich ob der Enns.......	18.270	85.608	71.154	150.030	6,152.364
Salzburg	26.586	49.914	23.310	60.714	2,700.648
Steiermark	3.564	2.682	3.726	1.188	214.362
Kärnten	3.618	1.044	1.242	702	41.040
Krain	4.320	26.766	72.720	94.356	3,527.892
Küstenland (österr.-illyr.)......	7.416	36.306	50.652	47.286	8,450.370
Tirol und Vorarlberg	25.344	179.352	41.940	107.226	7,998.840
Böhmen	223.074	3,077.820	577.728	782.058	89,574.858
Mähren	49.752	255.546	172.386	212.112	16,137.774
Schlesien	19.494	120.924	50.436	56.250	8,651.304
Galizien	28.602	186.750	80.532	167.220	14,892.750
Bukowina	2.430	12.420	20.862	43.092	2.592.090
Dalmatien	1.242	4.302	5.904	270	95.310
Im Ganzen..	541.756	5,152.452	1,536.619	3.317.544	246,345.820

c) Sendungen nach dem deutschen Reiche.

Länder	Ordinäre Packete		Geld- und Werthsendungen		
	Stück	Pfund	Stück	Pfund	Werth in Gulden
Oesterreich unter der Enns:					
Wien und Umgebung	23.388	147.240	133.404	624.396	53,509.464
Uebriges Land	4.600	13.120	31.215	48.030	1,240.602
Summe	27.988	160.360	164.619	672.426	54,750.066
Oesterreich ob der Enns	3.780	31.320	16.326	13.410	2,121.714
Salzburg	6.948	29.142	8.100	27.918	2,875.230
Steiermark	2.592	1.872	3.672	648	211.518
Kärnten	2.574	3.024	5.076	3.888	58.626
Krain	1.890	34.470	5.958	14.292	12,804.840
Küstenland (österr.-illyr.)	8.820	48.924	47.250	87.660	26,086.050
Tirol und Vorarlberg	15.480	68.346	19.836	26.532	3,151.998
Böhmen	65.862	675.198	244.350	442.080	31,958.784
Mähren	26.388	153.756	1,616.022	62.604	3,472.992
Schlesien	5.616	24.210	48.042	75.690	8,489.574
Galizien	2.178	10.638	23.562	72.864	11,260.890
Bukowina	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]
Dalmatien	3.834	22.338	17.064	1.530	875.016
Im Ganzen	173.950	1,263.598	2,219.877	1,501.542	158.117.298

[1] Die hierauf bezügliche Zahl ist in den betreffenden Sendungen nach dem übrigen Auslande enthalten.

d) Sendungen aus dem übrigen Auslande.

Länder	Ordinäre Packete		Geld- und Werthsendungen		
	Stück	Pfund	Stück	Pfund	Werth in Gulden
Oesterreich unter der Enns:					
Wien und Umgebung	5.882	41.174	22.988	114.940	9,222.688
Uebriges Land	1.584	12.906	4.104	6.156	146.970
Summe	7.466	54.080	27.092	121.096	9,370.658
Oesterreich ob der Enns	4.086	18.000	6.066	10.062	2,793.798
Salzburg	4.230	5.094	1.818	4.518	269.730
Steiermark	32.616	16.074	7.812	5.040	380.376
Kärnten	1.458	7.650	1.962	648	60.642
Krain	2.286	16.110	4.410	53.244	254.268
Küstenland (österr.-illyr.)	11.124	79.956	21.852	13.428	7,572.600
Tirol und Vorarlberg	8.496	56.106	23.760	26.712	4,680.072
Böhmen	121.086	737.856	330.678	421.488	35,940.654
Mähren	24.066	85.176	24.354	46.944	4,657.464
Schlesien	4.338	29.664	5.364	1.692	994.842
Galizien	12.510	45.378	34.002	63.306	6,687.612
Bukowina	1.998	7.506	21.708	25.721	4,821.894
Dalmatien	990	5.220	2.106	324	125.010
Im Ganzen	236.750	1,163.870	512.984	794.223	78,609.620

e) Sendungen nach dem übrigen Auslande.

Länder	Ordinäre Packete		Geld- und Werthsendungen		
	Stück	Pfund	Stück	Pfund	Werth in Gulden
Oesterreich unter der Enns:					
Wien und Umgebung	18.248	109.488	97.196	485.980	20,692.608
Uebriges Land	342	3.096	2.736	14.148	123.732
Summe..	18.590	112.584	99.932	500.128	20,816.340
Oesterreich ob der Enns.......	3.258	5.508	8.766	13.824	1,807.650
Salzburg	1.512	2.628	2.808	5.202	220.824
Steiermark	3.276	4.356	3.960	6.264	151.596
Kärnten	882	1.494	1.296	1.134	56.988
Krain	6.246	5.472	9.846	14.868	436.464
Küstenland (österr.-illyr.)......	15.174	38.430	52.038	11.772	8,797.770
Tirol und Vorarlberg	6.534	67.680	11.772	16.956	1,872.576
Böhmen	43.578	282.330	88.920	182.250	8,719.200
Mähren....................	3.510	29.340	16.578	16.722	3,239.442
Schlesien	180	648	2.178	2.286	203.544
Galizien	2.880	6.156	14.238	13.896	1,982.664
Bukowina	3.150	28.836	46.044	134.604	16,257.618
Dalmatien	1.134	4.374	2.214	378	121.014
Im Ganzen..	109.904	589.836	360.590	920.284	64,683.690

f) Transitverkehr.

Länder	Ordinäre Packete		Geld- und Werthsendungen		
	Stück	Pfund	Stück	Pfund	Werth in Gulden
Oesterreich unter der Enns:					
Wien und Umgebung	86.280	858.090	157.254	542.628	38,033.064
Uebriges Land	320	980	675	1.400	48.002
Summe..	86.600	859.070	157.929	544.028	38,081.066
Küstenland (österr.-illyr.)	13.788	60.120	13.176	7.110	5,277.276
Tirol und Vorarlberg	2.520	33.750	2.466	4.698	1,349.928
Böhmen	25.794	221.778	155.466	480.420	15,583.590
Mähren.....................	9.036	37.206	69.588	137.196	6,253.920
Schlesien...................	54	468	7.920	21.384	541.080
Galizien	2.016	7.794	13.986	30.114	3,388.176
Bukowina	3.600	45.342	18.666	92.070	6,710.148
Dalmatien	144	54	18	18	1.710
Im Ganzen..	143.552	1,265.582	439.215	1,317.038	77,186.894

Postnachnahmen.

Länder	Eingezahlte Postnachnahmen Stück	Eingezahlte Postnachnahmen Werth Gulden	Ausgezahlte Postnachnahmen Stück	Ausgezahlte Postnachnahmen Werth Gulden
Oesterreich unter der Enns:				
Wien und Umgebung	25.242	5,884.173	744.568	9,053.388
Uebriges Land	132.264		27.691	
Summe	157.506	5,884.173	772.259	9,053.388
Oesterreich ob der Enns, Salzburg	92.610	802.177	68.495	485.042
Steiermark, Kärnten	164.386	1,327.319	139.196	914.043
Krain, Küstenland (österr.-illyr.)	48.871	421.135	31.424	252.538
Tirol und Vorarlberg	37.021	326.644	25.314	210.172
Böhmen	375.397	3,479.587	349.668	3,327.140
Mähren, Schlesien	197.706	1,808.927	105.849	859.558
Galizien	228.653	2,641.521	171.490	1,766.358
Bukowina	19.824	247.189	13.436	124.107
Dalmatien	5.451	70.442	879	7.500
Im Ganzen	1,327.425	17,009.114	1,678.010	16.999.846

An den 29,166.982 Stücken des Gesammt-Fahrpost-Verkehres betheiligen sich die Postdirectionen:

		Stück	Procent
Oesterreich unter der Enns	Wien und Umgebung	3,971.151	13·6
	Uebriges Land	1,639.717	5·6
Oesterreich ob der Enns und Salzburg		1,582.151	5·5
Steiermark und Kärnten		2,688.834	9·2
Krain und Küstenland		1,091.121	3·8
Tirol und Vorarlberg		912.889	3·1
Böhmen		9,108.475	31·2
Mähren und Schlesien		5,154 105	17·7
Galizien		2,516.691	8·6
Bukowina		330.530	1.1
Dalmatien		171.318	0·6

Im Verhältnisse der Stückzahl aller Fahrpost-Sendungen und des declarirten Werthes sämmtlicher Sendungen mit Werthangabe (das Postnachnahme-Geschäft nicht eingerechnet) zur Bewohnerzahl entfallen im Allgemeinen 1·2 Stück und ein Werth von 150·2 Gulden auf 1 Einwohner, welche Verkehrsziffern sich auf die einzelnen Königreiche und Länder folgendermassen vertheilen:

	Auf 1 Einwohner: Fahrpoststücke	Gulden (Werth)
Oesterreich unter der Enns	2·4	314·9
Oesterreich ob der Enns	1·5	170·6
Salzburg	1·9	187·6
Steiermark	1·7	90·7
Kärnten	1·3	55·5
Krain	0,9	113·1
Küstenland (österr.-illyr.)	1·0	232·8
Tirol und Vorarlberg	1·0	121·6
Böhmen	1·6	212·7
Mähren	2·1	107·7
Schlesien	1·3	155·0
Galizien	0·4	69·6
Bukowina	0·6	132·9
Dalmatien	0·4	48·3

Zu den Leistungen der österreichischen Postanstalten im Beförderungsdienste gehört auch noch der Reise- und Estaffetten-Verkehr. Die Zahl der mit Post beförderten Personen betrug im Jahre 1874 187·088, gegen das Vorjahr (188.123) um 1.035 oder um 0·6 Procent weniger, die Zahl der estaffettenmässigen Beförderungen von Briefen oder anderen Gegenständen 69, gegen das Vorjahr (122) um 53 weniger.

Die einzelnen Königreiche und Länder participiren am Reise- und Estaffetten-Verkehre folgendermassen:

1. Reise-Verkehr.

	1873 mit Personen	1874
Oesterreich unter der Enns	17.730	16.676
Oesterreich ob der Enns	2.568	2.120
Salzburg	10.730	15.274
Steiermark	6 200	3.208
Kärnten	2.165	1.912
Krain	2.124	2.052
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	1.656	3.176
Tirol und Vorarlberg	10.736	7.547
Böhmen	72.205	72.904
Mähren	20.537	15.258
Schlesien	9.576	10.316
Galizien	26.241	27.955
Bukowina	4.507	5.870
Dalmatien	1.148	2.820

2. Estaffetten-Verkehr.

	1873 mit Estaffetten	1874
Oesterreich unter der Enns	2	3
Oesterreich ob der Enns	.	4
Salzburg	4	7
Steiermark	2	5
Kärnten	.	.
Krain	1	.
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	1	1
Tirol und Vorarlberg	1	.
Böhmen	2	6
Mähren	5	.
Schlesien	.	.
Galizien	74	22
Bukowina	2	2
Dalmatien	28	19

Finanzielle Ergebnisse des Postbetriebes.

1. Betriebs-Einnahmen.

Die Gesammteinnahme der Postanstalten im Umfange des im Reichsrathe vertretenen Gebietes beträgt:

1870	10,658.470 Gulden,
1871	11,839.130 „
1872	12,979.410 „
1873	14,009.660 „
1874	14,278.490 „

und hat daher von 1870 auf 1871 um 11·1, von 1871 auf 1872 um 9·6, von 1872 auf 1873 um 8·0, von 1873 auf 1874 um 1·9 und von 1870 auf 1874 um 33·9 Procent zugenommen.

Die Hauptfactoren der Einnahme bilden das Erträgniss des Briefpost- und Fahrpostporto. Es entfallen

	1873	1874
	Gulden	
auf das Briefpostporto	7,323.630	7,571.770
„ „ Fahrpostporto	4,969.580	4,929.260

Ersteres beziffert sich 1873 mit 52·3 und 1874 mit 53·0 Procent, letzteres beziehungsweise mit 35·5 und 34·5 Procent der ganzen Einnahme.

Die einzelnen Königreiche und Länder participiren am ganzen Porto-Erträgnisse im Jahre 1874 folgendermassen:

	Briefpostporto	Fahrpostporto
	Procent	
Oesterreich unter der Enns	31·6	26·8
Oesterreich ob der Enns	3·5	3·9
Salzburg	1·2	1·6
Steiermark	5·4	5·6
Kärnten	1·4	1·5
Krain	1·2	1·3
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	6·4	3·1
Tirol und Vorarlberg	4·2	3·8
Böhmen	24·4	28·4
Mähren	8·1	9·1
Schlesien	2·1	2·5
Galizien	8·7	10·6
Bukowina	0·9	1·4
Dalmatien	0·9	0·4

Eine sehr interessante Verkehrsziffer bietet der Vergleich des Porto-Ertrages mit der Einwohnerzahl. Im Allgemeinen entfallen im Jahre 1874 auf 1 Bewohner 37·1 Kreuzer des gesammten Briefpostporto und 24·1 Kreuzer des Frachten- oder Fahrpost-Porto, während sich beide Ziffern im Jahre 1873 auf 35·9, beziehungsweise auf 24·3 Kreuzer stellen.

Im Jahre 1874 zeigt sich dieses Verhältniss in den einzelnen Königreichen und Ländern in nachstehender Weise:

	Auf 1 Einwohner Briefpostporto	Fahrpostporto
	Kreuzer	
in Oesterreich unter der Enns	119	66
„ Oesterreich ob der Enns	36	26
„ Salzburg	60	51
„ Steiermark	35	24
„ Kärnten	31	22
„ Krain	19	13
im Küstenland (österreichisch-illyrischen)	80	25
in Tirol und Vorarlberg	36	21
„ Böhmen	36	27
„ Mähren	30	22
„ Schlesien	31	24
„ Galizien	12	10
„ der Bukowina	13	13
„ Dalmatien	15	4

Die nachfolgende Uebersicht ergiebt die Betriebs-Einnahmen für die einzelnen Monate:

	1873	1874
	Gulden	
Januar	1,129.540	1,152.620
Februar	980.020	1,017.580
März	1,139.810	1,157.330
April	1,119.280	1,111.330
Mai	1,149.600	1,184.290
Juni	1,136.944	1,138.550
Juli	1,195.206	1,231.010
August	1,143.320	1,161.510
September	1,143.970	1,199.540
October	1,208.170	1,227.670
November	1,219.250	1,208.530
December	1,337.830	1,310.120
Summe	13,902.940	14,100.080
Nachträgliche Einnahmen	106.720	178.410
	14,009.660	14,278.490

In absoluten Zahlen detailliren sich die Einnahmen, wie folgt:

Länder	Ein-			
	Briefpost-porto	Fahrpost-porto	Fahrpost- und Passagiers-Gebühren	Estaffetten-Gebühren
	Gulden			
Oesterreich unter der Enns:				
Wien und Umgebung	1,983.360	1,060.630	....	290
Uebriges Land	384.780	244.910	16.020	....
Summe	2,368.140	1,305.540	16.020	290
Oesterreich ob der Enns	264.310	188.210	5.560	....
Salzburg	92.130	77.900	61.190	10
Steiermark	402.230	273.590	10.000	....
Kärnten	103.410	75.650	12.950	....
Krain	90.860	61.870	5.020	....
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	480.050	150.190	12.090	....
Tirol und Vorarlberg	315.890	186.470	46.130	....
Böhmen	1,828.130	1,386.000	98.660	20
Mähren	601.300	443.650	33.650	....
Schlesien	158.760	122.980	13.810	....
Galizien	652.840	519.630	107.830	40
Bukowina	65.590	66.060	9.400	10
Dalmatien	68.500	20.150	8.500	10
Zusammen	7,492.140	4,877.890	440.810	380
Centralleitung	13.250	....	....	280
Oesterreichische Postanstalten in der Türkei	66.380	51.370	....	....
Haupt-Summe	7,571.770	4,929,260	440.810	660

n a h m e n

Zeitungs-gelder	Fach- und Bestel-lungs-Gebühren	Straf-gelder	Kauf-schillinge	Mieth- und Pacht-zinse nebst Interessen	Mängel und Ersätze	Aversual-betrag von der Tele-graphen-anstalt	Ver-schiedene	Im Ganzen
Gulden								
461.960	109.370	800	1.120	180	37.270	3.000	3.870	3,661.850
2.180	26.830	330	720	560	7.980	1.000	80	685.390
464.140	136.200	1.130	1.840	740	45.250	4.000	3.950	4,347.240
12.650	8.900	270	940	60	5.220	...	250	486.370
8.140	2.900	220	280	...	3.790	...	...	246.560
25.550	10.330	650	1.470	...	9.660	...	810	734.290
2.520	2.620	160	720	...	1.420	...	60	199.510
7.260	2.170	450	240	...	2.570	...	30	170.470
27.570	10.890	600	700	130	20.870	...	480	703.570
31.210	7.900	280	1.740	110	4.490	...	710	594.930
117.690	50.010	4.250	3.060	1.130	44.500	...	640	3,534.090
22.980	12.630	860	1.130	140	13.430	...	420	1,130.190
4.520	3.520	200	180	20	1.760	...	60	305.810
36.140	15.390	4.520	6.090	1.630	34.680	...	610	1,379.400
1.830	1.780	200	220	60	2.120	...	130	147.400
2.020	290	760	10	560	1.350	...	50	102.200
764.220	265.530	14.550	18.620	4.580	191.110	4.000	8.200	14,082.030
...	490	...	9.060	...	1.490	...	53.240	77.810
50	...	...	...	...	850	...	...	118.650
764.270	266.020	14.550	27.680	4.580	193.450	4.000	61.440	14,278.490

2. Betriebs-Ausgaben.

Die ordentlichen Ausgaben für den Postbetrieb beziffern sich

1870	mit	8.925.000	Gulden,
1871	„	9.338.270	„
1872	„	10,862.850	„
1873	„	12,465.120	„
1874	„	14,533.830	„

Die Ausgabesumme vergrösserte sich daher 1871 gegen 1870 um 4·6, 1872 gegen 1871 um 16·3, 1873 gegen 1872 um 14·8, 1874 gegen 1873 um 16·6 und 1874 gegen 1870 um 62·8 Procent.

Unter der Gesammtausgabe des Jahres 1874 sind folgende Haupt-Positionen enthalten:

	Gulden	Procent
Bezüge der Beamten und Diener (Besoldungen, Activitätszulagen, Adjuten und Löhnungen)	5,410.690	37·2
Kosten für die Postbeförderung auf Landstrassen	4,011.740	27·6
Betrag der Bestallungen, Personalzulagen und Portoantheile der Postmeister	1,126.080	7·8
Auslagen für Amts- und Manipulations-Erfordernisse, Bau und Reparaturen der Postwagen	1,582.200	10·9

An der ordentlichen Ausgabe betheiligen sich

	mit Procent
Oesterreich unter der Enns (ohne Centralleitung)	31·5
Oesterreich ob der Enns	3·1
Salzburg	2·3
Steiermark	4·6
Kärnten	1·7
Krain	1·6
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	5·0
Tirol und Vorarlberg	5·1
Böhmen	20·5
Mähren	5·7
Schlesien	1·5
Galizien	14·4
Bukowina	1·6
Dalmatien	1·4

Die ausserordentlichen Ausgaben betragen im Jahre 1874 289.797 Gulden, wovon auf die Adaptirung des Postgebäudes in Prag 173.842, für den Neubau des Postgebäudes in Brünn 67.885 und endlich als Münzverlust 48.070 Gulden verausgabt wurden.

Im Vergleiche zur Einnahme zeigt im Ganzen das Postgefälle im Jahre 1874 einen Ausfall von 255.340 Gulden mit Einrechnung der finanziellen Ergebnisse bei der Centralleitung und bei den österr. Postanstalten in der Türkei.

Einen Ueberschuss weisen folgende Länder nach:

Oesterreich unter der Enns	239.750	Gulden,
Oesterreich ob der Enns	79.660	„
Steiermark	125.770	„
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	50.160	„
Böhmen	871.500	„
Mähren	385.910	„
Schlesien	111.010	„

Passiv ist das Postgefälle

in Salzburg	mit	48.730	Gulden,
„ Kärnten	„	26.280	„
„ Krain	„	35.790	„
„ Tirol und Vorarlberg	„	64.850	„
„ Galizien	„	489.020	„
„ der Bukowina	„	59.020	„
„ Dalmatien	„	77.680	„

Auch die österreichischen Postanstalten in der Türkei haben ein actives Ergebniss von 16.480 Gulden nachgewiesen.

Die sämmtlichen Betriebs-Ausgaben vertheilen sich in den Jahren 1873 und 1874 auf die einzelnen Monate, wie folgt:

	1873 Gulden	1874 Gulden
Januar	826.670	1,015.290
Februar	731.050	1,001.040
März	834.280	1,064.530
April	922.970	1,108.000
Mai	882.970	1,239.640
Juni	1,096.977	1,164.350
Juli	1,166.063	1,367.580
August	977.560	1,120.010
September	1,100.760	1,206.030
October	997.880	1,230.040
November	1,042.330	1,295.190
December	1,037.130	1,229.400
Summe	11,616.640	14,041.100
Nachträgliche Ausgaben	848.480	492.730
	12,465.120	14,533.830

Die nachfolgenden Tabellen weisen die Details sämmtlicher Betriebs-Ausgaben in den einzelnen Königreichen und Ländern des österreichischen Staatsgebietes nach:

Digitized by Google

Länder	Ordentliche					
	Gehalte der		Adjuten	Löhnungen	Activitäts-Zulagen der	
	Beamten	Diener			Beamten	Diener
	Gulden					
Oesterreich unter der Enns:						
Wien und Umgebung	891.930	520.630	14.150	323.930	385.510	353.430
Uebriges Land	53.530	13.500	1.680	15.240	13.820	7.770
Summe	945.460	534.130	15.830	339.170	399.330	361.200
Oesterreich ob der Enns	71.640	15.890	1.810	19.690	11.870	8.790
Salzburg	27.180	11.920	900	8.230	6.140	4.840
Steiermark	116.190	20.960	1.850	36.940	27.790	12.690
Kärnten	34.850	8.100	730	11.920	7.010	4.390
Krain	24.710	5.970	1.330	6.240	5.460	2.970
Küstenland (österr.-illyr.)	113.160	17.870	2.300	20.740	27.700	15.720
Tirol und Vorarlberg	127.670	25.320	2.970	26.960	25.540	12.550
Böhmen	364.980	106.710	6.110	106.780	91.450	51.910
Mähren	98.060	23.010	2.580	30.470	22.840	12.290
Schlesien	24.950	5.740	200	7.640	4.830	2.850
Galizien	256.480	75.150	7.160	85.770	61.950	38.630
Bukowina	33.730	8.860	980	9.510	7.190	4.740
Dalmatien	35.950	3.540	1.170	6.840	6.520	2.310
Zusammen	2,275.010	863.170	45.920	716.900	708.620	535.880
Centralleitung	167.570	1.350	4.010	9.660	68.810	490
Oesterreichische Postanstalten in der Türkei	11.410	.....	.....	1.890	.....	.....
Haupt-Summe	2,453.990	864.520	49.930	728.450	777.430	536.370

Ausgaben									
Dienst-Ergänzungs- und Personals-Zulagen der		Auslagen für Dienst-kleider	Bestal-lungen	Personal-Zulagen	Taggelder	Porto-antheile	Beloh-nungen und Aushilfen	Reise-Auslagen
Beamten	Diener		der Postmeister					
Gulden								
2.200	540	25.550	6.470	....	33.600	13.030	25.550	217.690
700	....	880	111.410	290	4.770	4.560	2.470	21.270
2.900	540	26.430	117.880	290	38.370	17.590	28.020	238.960
....	....	1.530	63.590	430	2.620	1.800	1.350	13.650
....	....	1.060	16.300	150	....	600	380	31.520
....	....	2.120	76.210	....	9.210	3.590	1.900	30.810
90	....	1.110	25.340	....	190	700	660	21.840
....	....	540	29.050	....	....	630	960	14.200
6.920	240	1.530	27.190	50	3.670	14.100	2.470	33.050
30	....	2.760	69.240	80	2.790	3.000	1.270	50.950
1.310	300	11.720	285.750	2.340	8.240	34.250	6.600	219.930
....	....	2.710	119.720	1.110	5.880	5.930	2.100	28.150
....	....	570	31.360	100	350	1.900	410	5.930
590	....	9.450	129.960	....	6.110	4.490	4.570	204.470
540	220	1.100	17.300	....	1.610	340	490	7.230
....	....	290	19.160	....	440	440	660	7.400
12.380	1.300	62.920	1,028.050	4.550	79.480	89.360	51.840	908.090
60	....	62.220	....	....	37.140	....	4.640	6.650
9.740	....	70	2.030	340	630	1.750	270	4.600
22.180	1.300	125.210	1,030.080	4.890	117.250	91.110	56.750	919.340

Digitized by Google

Länder	Ordentliche					
	Instandhaltung der Aerarial-Gebäude	Miethzinse	Amts- und Manipulations-Erfordernisse	Vergütungen für Staatstelegramme	Mängelsvergütungen	Gefälls-Rückgaben und Nachsichten
	Gulden					
Oesterreich unter der Enns:						
Wien und Umgebung	18.860	68.490	95.630	40	110	11.480
Uebriges Land	830	7.900	50.030	30	410	1.060
Summe..	19.690	76.390	145.660	70	520	12.540
Oesterreich ob der Enns	420	10.760	32.830	120	420	270
Salzburg	2.680	1.520	10.400	100	600	80
Steiermark	290	12.350	41.160	50	970	590
Kärnten	......	3.540	11.470	30	340	140
Krain	20	2.550	16.120	10	170	140
Küstenland (österr.-illyr.)	2.000	5.510	37.590	20	230	89.330
Tirol und Vorarlberg	920	8.720	41.060	30	600	890
Böhmen	2.070	25.450	169.280	100	2.330	6.450
Mähren	510	10.100	60.910	20	910	1.310
Schlesien	620	4.560	16.120	10	240	430
Galizien	2.760	42.670	92.470	60	3.700	2.510
Bukowina	380	3.660	9.980	10	100	20
Dalmatien	220	3.810	7.470	10	180	90
Zusammen..	32.580	211.590	692.520	640	11.310	114.790
Centralleitung	8.130	36.220	497.970	......	......	122.500
Oesterreichische Postanstalten in der Türkei	60	3.890	3.600	160	80	30
Haupt-Summe..	40.770	251.700	1,194.090	800	11.390	237.320

Ausgaben

Aequivalente	Postbeförderungskosten auf Landstrassen	Postbeförderungskosten auf Eisenbahnen und Dampfschiffen	Zeitungsauslagen	Anschaffung von Wagen u. sonstigen Inventarial-Gegenständen	Wagenreparaturen	Schadenvergütungen	Verschiedene	Summe
Gulden								
....	259.140	1.520	201.170	12.470	2.500	14.640	290	3,500.550
2.100	286.960	....	....	1.060	2.290	2.370	10	606.940
2.100	546.100	1.520	201.170	13.530	4.790	17.010	300	4,107.490
....	131.090	....	9.620	1.750	770	970	30	406.710
....	161.300	....	10	530	8.850	....	.....	295.290
....	199.820	....	6.360	1.230	500	4.930	10	608.520
....	92.330	....	....	60	810	60	80	225.790
....	92.850	....	....	200	1.860	280	.....	206.260
....	135.790	66.590	20.950	970	4.800	2.920	.....	653.410
19.210	206.240	....	15.100	3.730	9.900	2.190	60	659.780
....	1,065.400	....	31.460	6.320	36.740	18.420	190	2,662.590
3.420	282.790	....	5.220	3.060	10.530	10.650	.....	744.280
......	83.500	....	10	940	1.540	....	.....	194.800
....	784.690	....	15.780	5.800	25.600	7.460	140	1,868.420
....	93.590	....	1.040	310	3.360	100	30	206.420
....	82.110	....	....	770	480	20	.....	179.880
24.730	3,957.600	68.110	306.720	39.200	110.530	65.010	840	13,019.640
27.720	21.050	97.740	....	151.810	86.280	....	.....	1,412.020
....	33.090	27.760	50	290	....	400	30	102.170
52.450	4,011.740	193.610	306.770	191.300	196.810	65.410	870	14,533.830

Digitized by Google

3. Geld- und Geldwerth-Verkehr bei den Postdirections-Cassen.

Die Geld- und Geldwerthsbewegung der Postdirections-Cassen im Verkehre mit Aemtern und Parteien erstreckt sich einerseits auf die Einnahme und Ausgabe in Bank-Valuta und Silber, sowie auf die Summe der umgesetzten Depositenwerthe, andererseits auf den Umsatz der postalischen Werthzeichen (Brief- und Zeitungsmarken, Correspondenzkarten, Frachtbriefe etc.).

a) Geldverkehr.

Die totale Geldbewegung betrug im Jahre 1874 331,544.064 Gulden. und zwar

	Bank-Valuta	Silber	Zusammen
Einnahmen	164,296.701	722.560	165,019.261
Ausgaben	164,260.349	822.134	165,082.483
Umgesetzte Depositenwerthe . .	1,442.320	[1])	1,442.320
Summe .	329,999.370	1,544.694	331,544.064

Auf die Cassen der einzelnen Postdirectionen vertheilt sich die genannte Summe:

Postdirections-Cassen	Einnahmen		Ausgaben		Umgesetzte Depositen-werthe	Zusammen
	Bank-Valuta	Silber	Bank-Valuta	Silber		
	G u l d e n					
Wien	81,639.420	439.380	82,234.800	538.490	830.620	165,682.710
Linz	4,074.287	14.710	4,079.169	17.996	74.045	8,260.207
Gratz	8,166.191	9.515	7,609.483	10.546	228.056	16,023.791
Triest	11,249.763	142.512	11,259.974	138.699	34.584	22,825.532
Innsbruck	5,659.176	25.206	5,599.128	24.573	63.203	11,371.286
Prag	14,890.900	58.680	14.938.208	56.060	85.158	30,029.006
Brünn	7,401.831	6.411	7,419.192	7.307	33.464	14,868.205
Lemberg	22,455.590	24.010	22,432.792	26.464	43.571	44,982.427
Czernowitz	4,414.563	2.136	4,404.404	1.999	27.755	8,850.857
Zara	4,344.980	....	4,283.199	....	21.864	8,650.043
Summe . .	164,296.701	722.560	164,260.349	822.134	1,442.320	331,544.064

[1]) Der umgesetzte Depositenwerth in Silber konnte nicht ausgeschieden werden und ist in der Bank-Valuta enthalten.

Digitized by Google

An dieser Gesammtbewegung participiren daher die einzelnen Postdirections-Cassen folgendermassen:

Wien	mit 51·8	Procent,
Linz	„ 2·4	„
Gratz	„ 4·7	„
Triest	„ 6·6	„
Innsbruck	„ 3·3	„
Prag	„ 8·7	„
Brünn	„ 4·3	„
Lemberg	„ 13·1	„
Czernowitz	„ 2·6	„
Zara	„ 2·5	„

b) Werthzeichen-Verkehr.

Von den postalischen Werthzeichen wurden durch das Hauptdepot der Postökonomie-Verwaltung im Jahre 1874 für den Bedarf der einzelnen Postdirectionen im Ganzen 198,050.101 Stück mit dem Geldwerthe von 7,590.422 Gulden verabfolgt.

Im Vergleiche zum Vorjahre (192,690.000 Stück im Betrage von 7,464.450 Gulden mit Einschluss der Werthzeichen in italienischer Sprache) hat die Zahl derselben im Ganzen um 5,360.101 Stück oder um 2·7 Procent, und ihr Betrag um 125.972 Gulden oder um 1·1 Procent zugenommen.

Diese unterscheiden sich:

a) nach der Stückzahl

Werthzeichen	1873		1874	
	Stück	Procent	Stück	Procent
Briefmarken	79,101.300	42·0	92,677.500	46·8
Briefcouverts	39,314.200	20·4	29,441.700	14·9
Correspondenzkarten	20,085.000	10·4	22,014.650	11·1
Zeitungsmarken	43,395.000	22·5	42,411.200	21·4
Postanweisungskarten	2,787.000	1·4	3,116.900	1·6
Frachtbriefe	3,680.000	2·0	4,741.401	2·4
Postnachnahme-Blanquetten	1,598.000	0·8	1,791.400	0·9
Schleifenbänder	975.500	0·5	1,855.350	0·9

b) nach dem Werthe

Werthzeichen	1873		1874	
	Gulden	Procent	Gulden	Procent
Briefmarken	4,031.675	56·3	4,678.982	61·6
Briefcouverts	1,944.274	26·1	1,456.545	19·2
Correspondenzkarten	401.700	5·4	440.360	5·8
Zeitungsmarken	433.950	5·8	424·112	5·6
Postanweisungskarten	139.350	1·9	155.845	2·1
Frachtbriefe	220.800	2·9	284.484	3·8
Postnachnahme-Blanquetten	97.240	1·3	109.276	1·4
Schleifenbänder	21.461	0·3	40.818	0·5

Digitized by Google

Die folgende Uebersicht detaillirt die 1873 und 1874 dem Verkehre übergebenen postalischen Werthzeichen [1]).

	1873		1874		Gegen 1873 Zu- oder Abnahme	
	Stück	Werth in Gulden	Stück	Werth in Gulden	Stück	Werth in Gulden
1. Briefmarken						
à 2 Kreuzer	14,240.000	284.800	16,577.900	331.558	2,337.900	46.758
„ 3 „	9,245.000	277.350	10,094.800	302.844	849.800	25.494
„ 5 „	46,130.000	2,306.500	55,176.800	2,758.840	9,046.800	452.340
„ 10 „	6,615.000	661.500	7,539.000	753.900	924.000	92.400
„ 15 „	2,385.000	357.750	2,945.100	441.765	560.100	84.015
„ 25 „	397.500	99.375	327.500	81.875	-70.000	-17.500
„ 50 „	88.800	44.400	16.400	8.200	-72.400	-36.200
2. Briefcouverts						
à 3 Kreuzer	1,808.300	54.249	1,338.500	40.155	-469.800	-14.094
„ 5 „	37,340.000	1,867.000	27,975.400	1,398.770	-9,364.600	-468.230
„ 10 „	42.400	4.240	36.000	3.600	-6.400	-640
„ 15 „	120.900	18.135	89.300	13.395	-31.600	-4.740
„ 25 „	2.600	650	2.500	625	-100	-25
3. Correspondenzkarten [2])						
à 2 Kreuzer.............	20,085.000	401.700	22,014.650	440.360	1,929.650	38.660
4. Zeitungsmarken						
à 1 Kreuzer.............	43,395.000	433.950	42,411.200	424.112	-983.800	-9.838
5. Postanweisungskarten						
à 5 Kreuzer	2,787.000	139.350	3,116.900	155.845	329.900	16.495
6. Frachtbriefe						
à 6 Kreuzer...	3,680.000	220.800	4,741.401	284.484	1,061.401	63.684
7. Postnachnahme-Blanquette						
Frachtbriefe à 6 Kreuzer .	1,564.000	93.840	1,746.600	104.796	182.600	10.956
Karten „ 10 „ .	34.000	3.400	44.800	4.480	10.800	1.080
8. Schleifenbänder						
à 2⅕ Kreuzer	975.500	21,461	1,855.350	40.818	879.850	19.357
Im Ganzen..	190,936.000 [3])	7,290.450 [3])	198,050.101	7,590.422	7,114.101	299.972

[1]) Ausser den in dieser Uebersicht aufgezählten Werthzeichen stand den Postdirectionen der Rest derselben aus dem Jahre 1873 für den Bedarf des Gegenstandsjahres zu Gebote.

[2]) Darunter 3.350 Stück à 4 kr. in italienischer Sprache im Werthe von 134 Gulden.

[3]) Hiezu kommen noch 1,754 000 Stück Briefmarken und Couverts im Werthe von 174.000 Gulden in italienischer Sprache, deren Zahl im Jahre 1874 bei den verzeichneten Kategorien der Werthzeichen mitgezählt erscheint.

Digitized by Google

Postverkehr bei den Postämtern der Haupt- und Residenzstadt Wien.

Die Leistungen aller Postanstalten, welche der Direction für Wien und Umgebung untergeordnet sind [1]), im Beförderungsdienste sind bereits im Allgemeinen bei den Ergebnissen der Brief- und Fahrpost des ganzen österreichischen Staatsgebietes aufgezählt worden. Daran betheiligen sich vorzüglich die Postanstalten im Gemeindebezirke der Stadt Wien, nämlich das Hauptpostamt, 7 Filial-, 13 Vorstadt- und 6 Bahnhofpostämter, welche letzteren im Jahre 1874 mit dem Hauptpostamte durch 491 tägliche Beförderungen (258 Cariol- und 94 Packfahrten, 83 Fussbotenposten, 44 Packpost-Rundfahrten und 12 Packpost-Gürtelfahrten) in Verbindung standen.

Der Brief- und Fahrpost-Verkehr dieser Postämter beziehungsweise der einzelnen Stadtbezirke (ohne Einrechnung der Vororte) stellt sich rücksichtlich Aufgabe und Bestellung im genannten Jahre folgendermassen:

1. Briefpost-Verkehr.

Bezirke.	Briefe, Drucksachen und Waarenproben		
	Frankirte und unfrankirte	Portofreie	Zusammen
	Stück		
Wien, Stadt [2])	39,414.845	1,324.596	40,739.441
Leopoldstadt	9,144.833	63.039	9,207.872
Landstrasse	4,491.431	83.215	4,574.646
Wieden	3,772.112	54.333	3,826.445
Margarethen	1,706.419	2.318	1,708.737
Mariahilf	3,122.241	40.785	3,163.026
Neubau	7,669.873	43.513	7,713.386
Josephstadt	3,591.015	104.590	3,695.605
Alsergrund	3,852.481	307.185	4,159.666
Favoriten	1,035.086	26.860	1,061.946
Summe..	77,800.336	2,050.434	79,850.770

[1]) Die für die Stadt Wien und deren Umgebung activirte Postdirection umfasst gegenwärtig das Haupt-Postamt Wien mit 14 Amtsabtheilungen, 7 Filialpostämter in der innern Stadt, 13 Vorstadtpostämter, 6 Bahnhofpostämter und 27 Postämter in den Vororten und der Umgebung Wiens (davon 9 ärarische und 18 nichtärarische) nebst 5 Briefpost-Expeditionen 2. Classe.

[2]) Mit Inbegriff der Bahnhöfe.

2. Fahrpost-Verkehr.

Bezirke	Packet-, Geld- und Werthsendungen		
	Frankirte und unfrankirte	Portofreie	Zusammen
	Stück		
Wien, Stadt [1]	3,203.475	193.212	3,396.687
Leopoldstadt	400.170	1.229	401.399
Landstrasse	239.872	6.064	245.936
Wieden	104.947	1.585	106.532
Margarethen	97.726	40	97.766
Mariahilf	121.592	7.456	129.048
Neubau	336.529	1.769	338.298
Josephstadt	176.877	13.029	189.906
Alsergrund	124.952	9.425	134.377
Favoriten	43.703	2.448	46.151
Summe	4,849.843	236.257	5,086.100

Der Verkehr des Hauptpostamtes, welches den meisten Antheil an den oben aufgeführten Leistungen im Beförderungsdienste nachweist, zeigt im Jahre 1874 folgende Details:

I. Briefpost-Verkehr.

1. Aufgabe.

Gegenstände	Nach Oesterreich-Ungarn	Nach dem Auslande	Summe
	Stück		
a) **Briefe.**			
Frankirte	7,348.579	1,338.230	8,686.809
Unfrankirte	108.000	28.800	136.800
Portofreie	436.816	5.835	442.651
Recommandirte	305.271	64.888	370.159
Zusammen	8,198.666	1,437.753	9,636.419
b) **Correspondenzkarten**	1,703.820	73.365	1,777.185
c) **Drucksachen**	1,016.900	521.410	1,538.310
d) **Waarenproben**	43.800	15.694	59.494
Im Ganzen	10,963.186	2,048.222	13,011.408

[1]) Mit Inbegriff der Bahnhöfe.

2. Bestellung.

Gegenstände	Aus Oesterreich-Ungarn	Aus dem Auslande	Summe
	Stück		
a) **Briefe.**			
Frankirte	9,620.920	2,997.971	12,618.891
Unfrankirte	157.380	78.012	235.392
Portofreie	580.807	13.798	594.605
Recommandirte	937.975	158.301	1,096.276
Zusammen	11,297.082	3,248.082	14,545.164
b) **Correspondenzkarten**	1,159.300	280.000	1,439.300
c) **Drucksachen**	325.000	271.004	596.004
d) **Waarenproben**	95.000	155.809	250.809
Im Ganzen	12,876.382	3,954.895	16,831.277

Bei dem Hauptpostamte sind daher 1874 24,181.583 Briefe, 3,216.485 Correspondenzkarten, 2,134.314 Stück Drucksachen und 310.303 Stück Waarenproben, zusammen 29,842.685 Stück zur Aufgabe und Bestellung eingegangen.

Mit Ende December 1874 waren in Wien 380 Briefsammlungskästen und 444 Privat-Markenverschleisse aufgestellt, wovon auf die innere Stadt 93, beziehungsweise 108 entfielen.

Im Zeitungs-Verkehre sind von den im Bezirke der Postdirection für Wien und Umgebung befindlichen Zeitungs-Redactionen in den Jahren 1866 bis inclusive 1874 zur postamtlichen Aufgabe an Abonnenten in Oesterreich-Ungarn gelangt:

Jahre	Exemplare	Zunahme
1866	17,937.817	—
1867	18,092.202	0·86 Procent.
1868	19,837.621	9.65 "
1869	20,488.104	3·28 "
1870	24,565.199	19·90 "
1871	25.706.909	4·65 "
1872	26,143.699	1·70 "
1873	28,553.331	9·22 "
1874	28.690.775	0·48 "

II. Fahrpost-Verkehr.

1. Aufgabe.

Gegenstände	Nach Oesterreich-Ungarn	Nach dem Auslande	Summe
a) Geldbriefe.			
Stück	154.817	26.712	181.529
Gewicht in Pfunden	84.118	10.832	94.950
Werth in Gulden	129,590.541	8,633.948	138,224.489
b) Frachten.			
Stück	1,006.252	53.496	1,059.748
Gewicht in Pfunden	8,425.159	1,058.687	9,483.846
Werth in Gulden	310,022.340	22,648.610	332,670.950
Im Ganzen.			
Stück	1,161.069	80.208	1,241.277
Gewicht in Pfunden	8,509.277	1,069.519	9,578.796
Werth in Gulden	439,612.881	31,282.558	470,895.439

2. Bestellung.

Gegenstände	Aus Oesterreich-Ungarn	Aus dem Auslande	Summe
a) Geldbriefe.			
Stück	969.641	52.012	1,021.653
Gewicht in Pfunden	741.362	119.496	860.858
Werth in Gulden	173,708.632	32,475.668	206,184.300
b) Frachten.			
Stück	353.261	160.439	513.700
Gewicht in Pfunden	3,066.668	1,939.696	5,006.364
Werth in Gulden	64,022.940	34,081.478	98,104.418
Im Ganzen.			
Stück	1,322.902	212.451	1,535.353
Gewicht in Pfunden	3,808.030	2,059.192	5,867.222
Werth in Gulden	237,731.572	66,557.146	304,288.718

Mithin sind beim Hauptpostamte 1,203.182 Stück Geldbriefe mit einem Werthe von 344,408.789 Gulden, und 1,573.448 Frachtstücke im Werthe von 430,775.368 Gulden zur Aufgabe und Bestellung gelangt.

Digitized by Google

III. Geldanweisungs-Verkehr.

Monate	Eingezahlte Postanweisungen Stück	Eingezahlte Postanweisungen Werth Gulden	Ausgezahlte Postanweisungen Stück	Ausgezahlte Postanweisungen Werth Gulden
Januar	3.645	622.485	79.416	5,122.453
Februar	2.816	588.093	43.156	4,814.437
März	3.407	575.249	57.859	6,644.809
April	2.940	480.069	49.691	4,633.709
Mai	2.983	563.340	46.634	5,406.208
Juni	3.279	546.546	54.323	5,697.177
Juli	3.527	651.293	63.919	5,110.792
August	3.243	697.340	42.506	4,859.283
September	3.642	736.377	51.107	4,476.790
October	3.656	728.745	53.559	4,580.837
November	3.122	607.052	46.662	5,538.697
December	3.836	736.985	72.693	4,981.183
Summe	40.096	7,533.574	661.525	61,866.375

IV. Postnachnahme-Geschäft.

Monate	Eingezahlte Postnachnahmen Stück	Eingezahlte Postnachnahmen Geldbetrag Gulden	Ausgezahlte Postnachnahmen Stück	Ausgezahlte Postnachnahmen Geldbetrag Gulden
Januar	701	5.955	29.832	356.650
Februar	658	5.463	24.949	289.190
März	646	5.998	28.169	344.176
April	591	5.829	28.813	376.107
Mai	547	5.067	30.014	394.620
Juni	589	4.623	28.554	368.273
Juli	451	3.674	30.662	349.941
August	429	3.395	27.473	325.290
September	532	4.398	26.577	328.777
October	635	6.046	29.237	373.998
November	681	6.550	27.869	366.782
December	875	7.220	34.612	395.600
Summe	7.335	64.218	346.761	4,269.404

Digitized by Google

Beim Brief- und Fahrpost-Verkehre wurden während des Jahres 1874 im ganzen Postbezirke für Wien und Umgebung 111.199 Quästionsschreiben behandelt, von denen 68.165 Briefpost- und 43.034 Fahrpostgegenstände (61·3 beziehungsweise 38·7 Procent) betreffen und auf das Haupt-Postamt 43·8, auf die Filial-Postämter 3·6, auf die Vorstadt-Postämter 14·4, auf die Bahnhof-Postämter 35·5, und auf die Postämter in den Vororten und in der Umgebung 2·7 Procent entfallen. Die Quästionen vertheilen sich auf die einzelnen Aemter folgendermassen:

Aemter	Quästionen über				
	Briefpost-Gegenstände		Fahrpost-Gegenstände		Im Ganzen
	eingelangte	aufgegebene	eingelangte	aufgegebene	
	Stück				
Haupt-Postamt	26.106	1.813	17.628	3.134	48.681
Filial-Postämter	8	3.220	....	805	4.033
Vorstadt-Postämter	5.742	3.397	3.510	3.425	16.074
Bahnhof-Postämter	25.549	437	13.124	315	39.425
Postämter in den Vororten und in der Umgebung	1.207	686	704	389	2.986
Summe	58.612	9.553	34.966	8.068	111.199

Ausserdem wurden von Seite der Quästions-Abtheilung 352 Nachnahme-Aenderungen und 174 Telegramme expedirt.

Statistik

des

Verkehres

jener

Postämter, deren Gesammt-Einnahme über 1000 Gulden beträgt.

Jahr 1874.

Anmerkung.

In diesen statistischen Tabellen sind bei den Briefpostsendungen die Briefe, Correspondenzkarten, Drucksachen und Waarenproben enthalten.

Bei den nachgewiesenen Leistungen im Beförderungsdienste der einzelnen Postämter sind nebst den transitirenden Sendungen Aufgabe und Bestellung der Brief- und Fahrpost-Gegenstände inbegriffen.

* bezeichnet die ärarischen Postämter.

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Oesterreich unter der Enns.					
a) Haupt- und Residenzstadt **Wien.**					
Stadt, Hauptpostamt*	28,805.429	1,037.256	2,596.973	179.657	1,526.960
„ Herrenhaus*	187.500	89.308	3.958	2.303	2.788
„ Abgeordnetenhaus*	58.819	4.619	18.360	1.648	1.201
„ Landskrongasse*	1,607.440	1.604	58.055	1.090	60.442
„ Habsburgergasse*	2,932.294	21.349	62.033	4.758	57.961
„ Seilerstätte*	1,720.587	13.531	32.261	213	35.797
„ Maximilianstrasse*	1,360.490	4.900	172.060	....	55.708
„ Franz Josephs-Quai*	2,121.050	70.511	127.410	1.988	69.259
Leopoldstadt, Taborstrasse*	8,505.070	59.770	331.418	1.160	168.333
„ Praterstrasse*	279.133	289	58.010	....	26.117
„ Brigittenau*	360.630	2.980	10.742	69	5.560
Landstrasse, Hauptstrasse*	3,217.353	76.431	179.158	2.183	96.392
„ Weissgärber*	1,274.078	6.784	60.714	3.881	31.177
Wieden*	3,772.112	54.333	104.947	1.585	119.432
Margarethen*	1,706.419	2.318	97.726	40	52.405
Mariahilf*	3,122.241	40.785	121.592	7.456	150 751
Neubau, Zieglergasse*	6,586.041	32.507	185.800	1.428	132.025
„ Siebensterngasse*	1,083.832	11.006	150.729	341	56.630
Josephstadt*	3,591.015	104.590	176.877	13.029	77.804
Alsergrund*	3,852.481	307.185	124.952	9.425	96.598
Favoriten*	1,035.086	26.860	43.703	2.448	24.079
Nordbahnhof*	412.960	7.790	6.535	152	7.430
Nordwestbahnhof*	81.863	9.206	5.188	34	4.855
Südbahnhof*	132.000	8.800	13.192	200	7.234
Staatsbahnhof*	109.819	31.025	7.613	760	6.852
Westbahnhof*	82.215	22.937	92.980	196	22.682
Franz Josephs-Bahnhof*	72.370	1.760	6.857	213	4.106
b) Umgebung von **Wien.**					
Altmannsdorf*	35,580	1.630	2.399	247	1.721
Breitensee	30,259	1.671	1.359	784	1.034
Döbling*	365.041	10.106	13.466	276	14·585

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Dornbach	131.345	2.360	2.368	....	1.533
Floridsdorf*	401.593	16.650	22.501	1.297	10.839
Grinzing	33.631	885	2.088	34	1.125
Hacking	10.122	858	1.744	107	1.004
Heiligenstadt	24.862	941	1.286	54	1.552
Hernals*	3,688.910	171.600	142.859	4.236	61.540
Hietzing*	433.266	29.960	20.924	2.608	22.816
Hütteldorf	85.718	3.535	4.094	270	2.227
Inzersdorf	83.206	3.610	4.876	138	2.441
Laa	46.306	2.920	10.043	157	1.849
Lainz	34.451	8.502	1.846	105	1.362
Meidling*	997.080	74.135	24.098	106	14.007
Nussdorf*	130.780	3.814	11.292	273	4.664
St. Veit	71.472	2.975	3.406	38	1.674
Sechshaus*	2,537.220	32.294	60.656	2.928	51.175
Simmering	589.825	5.243	23.969	483	13.384
Sievering	145.206	5.070	775	20	2.049
Währing*	1,066.426	8.190	37.842	216	21.503
c) Uebriges Land.					
Allentsteig	30.885	5.410	2.652	993	1.973
Altenmarkt a. d. Triesting	11.770	2.270	1.450	810	1.036
Amstetten	80.330	20.790	7.835	3.790	5.362
Angern	15.230	2.400	2.560	....	1.879
Aschbach	10.870	2.380	1.750	810	1.165
Aspang	13.050	2.470	3.475	495	2.252
Atzenbrugg	20.570	3.765	3.470	693	1.462
Atzgersdorf	60.972	8.813	3.500	....	2.680
Baden*	536.220	76.012	29.942	4.690	33.646
Blindenmarkt	14.560	2.290	1.840	35	1.579
Böhmischkrut	7.020	1.790	1.770	20	1.061
Bruck a. d. Leitha	117.110	58.420	10.800	4.820	7.929
Brühl	26.210	1 210	2.425	85	1.728
Brunn	54.192	4.330	3.980	108	2.407
Dobersberg	8.640	2.380	1.240	230	1.363

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige (Stück)	Beförderte Briefpostsendungen portofreie (Stück)	Beförderte Fahrpostsendungen porto-pflichtige (Stück)	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie (Stück)	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme (Gulden)
Drosendorf	9.730	2.880	1.430	350	1.340
Dürnkrut	93.550	10.320	12.200	750	2.739
Ebenfurth	38.700	6.380	3.690	380	3.389
Ebreichsdorf	23.810	4.350	1.500	110	1.604
Eggenburg	83.120	17.960	20.230	2.430	3.589
Enzersdorf, Gross-	115.870	25.610	7.815	3.850	1.867
Erlach	15.890	2.790	2.270	72	1.222
Ernstbrunn	9.090	1.570	1.910	115	1.549
Feldsberg	9.840	1.580	1.790	90	4.750
Felixdorf	20.410	3.780	5.380	270	2.272
Fischamend	18.715	2.895	2.995	115	2.175
Gänserndorf	23.455	4.015	1.475	105	1.717
Gaming	16.340	3.100	3.500	420	2.724
Gars	20.560	3.800	2.090	100	2.037
Gaunersdorf	15.340	2.020	1.970	420	1.278
Geras	14.770	2.590	1.920	110	1.372
Gerungs, Gross-	9.740	2.890	1.440	360	1.457
Gföhl	37.210	5.780	2.400	970	1.742
Gloggnitz	86.060	20.890	9 340	670	3.672
Gmünd	38.140	5.900	6.080	290	4.792
Göllersdorf	8.930	1.140	1.810	280	1.162
Götzendorf	19.400	1.690	2.240	90	1.358
Grafendorf	15.380	2.180	2.340	90	1.580
Grammatneusiedel	21.530	2.180	3.020	25	1.948
Gresten	17.270	1.690	2.350	240	1.654
Grossau	2.065	985	445	8	1.022
Gumpoldskirchen	28.150	4.180	2.530	....	1.454
Guntersdorf	14.215	1.595	995	215	1.092
Gutenstein	14.955	1.675	2.685	245	1.427
Haag	43.250	8.260	4.680	880	2.407
Hadersdorf	19.470	2.100	2.200	30	1.686
Hainburg	80.990	20.300	10.900	1.500	2.870
Hainfeld	43.665	6.015	4.215	875	3.506
Haugsdorf	16.400	1.780	2.400	230	1.668
Herzogenburg	106.690	27.330	5.540	1.760	3.145

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Himberg	21.280	1.980	1.770	110	1.051
Hohenau	27.805	4.250	2.650	355	2.645
Hohenberg	11.050	1.310	2.170	330	1.225
Hollabrunn	113.190	62.540	8.490	3.110	4.915
Hollenstein	14.300	1.640	1.370	300	1.195
Horn	103.010	28.720	11.400	2.720	3.895
Kalksburg	25.840	710	2.460	....	1.556
Kaltenleutgeben	9.100	1.580	1.920	120	1.588
Kautendorf	12.885	1.275	1.075	305	1.057
Kemmelbach	9.210	2.110	1.390	....	1.544
Kirchberg an der Pielach	10.250	1.310	2.310	440	1.228
Kirchberg am Wagram	36.190	6.180	5.300	1.180	1.688
Kirchberg am Walde	16.110	380	9.880	40	1.514
Kirchberg am Wechsel	14.830	1.690	1.460	340	1.044
Kirchschlag	13.845	1.295	1.885	335	1.081
Klosterneuburg*	111.020	28.880	10.800	2.840	5.969
Korneuburg	123.610	40.580	13.710	3.630	6.000
Krems*	441.010	119.120	31.520	12.500	28.513
Laa an der Thaya	19.620	4.030	18.210	200	2.447
Langenlois	74.640	20.090	7.110	370	3.338
Laxenburg	53.330	8.160	4.320	140	1.995
Leobersdorf	102.710	8.920	13.600	480	3.899
Liesing	37.080	4.030	6.080	310	4.624
Lilienfeld	28.420	4.150	5.230	1.050	2.422
Litschau	18.570	5.990	2.470	340	1.536
Loosdorf	1.210	600	150	40	2.759
Mank	26.790	3.200	2.880	1.040	1.416
Marbach	15.295	5.015	2.035	355	1.354
Marchegg	27.970	6.770	2.330	550	1.893
Mauer	76.390	9.970	2.590	560	2.328
Mautern	26.010	4.150	1.910	330	1.314
Melk	28.250	4.830	8.220	995	4.260
Mistelbach	109.870	10.860	7.430	410	3.502
Mödling	203.410	25.190	14.280	2.830	7.397
Neudorf	15.720	2.780	2.510	450	1.266

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Neulengbach	33.100	8.530	8.330	800	2.689
Neunkirchen	76.610	48.710	18.080	3.190	5.016
Neustadt, Wiener-*	112.590	28.090	12.300	1.890	51.517
Oed bei Felixdorf	8.940	1.150	1.820	290	1.215
Ottenschlag	36.830	12.160	2.230	900	1.485
Payerbach	11.040	1.120	4.920	110	1.326
Perchtoldsdorf	13.530	2.100	2.900	200	2.646
Persenbeug	28.820	3.600	1.580	520	1.089
Piesting	16.880	1.990	2.240	30	1.630
Pitten	19.300	1.850	2.520	....	2.038
Pöchlarn	16.350	2.760	2.070	....	2.036
Pöggstall	8.915	1.145	1.825	612	1.126
Poisdorf	35.770	6.890	8.280	570	3.695
Pottendorf	27.520	1.310	4.050	50	2.330
Pottenstein	41.690	7.960	5.910	620	3.354
Pressbaum	6.460	1.280	1.830	....	1.244
Prinzersdorf	5.950	1.070	1.410	....	1.023
Pulkau	29.760	1.370	2.830	110	2.262
Purgstall	14.780	520	4.220	....	1.748
Purkersdorf	35.930	4.220	3.350	430	1.756
Raabs	26.040	6.110	3.170	550	1.670
Rabensburg	6.450	1.270	1.820	80	1.127
Ravelsbach	10.860	2.160	3.220	390	1.312
Reichenau	73.820	5.620	6.440	540	4.321
Retz	168.200	57.190	23.430	2.940	5.374
Rodaun	2.070	990	450	20	1.094
Rosenau	8.100	510	5.910	....	3.086
St. Egyd am Neuwalde	7.840	540	1.620	70	1.158
St. Peter in der Au	30.140	5.000	2.650	140	1.685
St. Pölten*	426.280	100.380	39.100	14.080	30.238
Scheibbs	54.570	12.030	9.710	770	5.675
Schottwien	30.920	2.860	2.870	....	1.510
Schrems	30.050	5.160	2.800	240	2.146
Schwarzbach	17.980	980	3.310	40	1.658
Schwarzenau	9.870	850	1.120	30	1.135

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Schwechat	147.230	47.200	11.900	3,420	3.207
Seefeld	2.900	500	800	......	1.152
Seitenstetten	19,320	570	2.680	40	1.903
Siegharts, Gross-	73,690	7,180	8.970	510	4,171
Sieghartskirchen	2.060	990	440	10	1.017
Sitzendorf	2.200	980	450	40	1.036
Spitz	26.170	4,320	2.780	432	1.930
Stein	91,670	41.610	5.930	1.030	2,961
Steinbach	5.320	580	610	....	1,207
Stockerau	152,180	15.870	13,180	3.050	6.302
Stronsdorf	13.210	2,770	1.600	70	1,529
Ternitz	48.000	3.930	5 450	140	3.794
Thaya	2.070	970	450	....	1.014
Traisen	5.400	580	660	20	1,136
Traiskirchen	25,820	2.150	2.010	40	1,597
Traismauer	24 790	2.380	2,590	....	1.731
Trautmannsdorf	9.460	1.000	2.230	....	1,401
Türnitz	15.840	1,110	3.230	200	1.515
Tulln	69.120	19.110	9,540	1.840	2,615
Ulmerfeld	65,360	14.510	8,130	1.610	1.716
Vitis	18.860	1,300	1.640	80	1.419
Vöslau*	121.470	4.020	8.380	180	10.026
Waidhofen an der Thaya	35.570	15.010	9.010	1,710	4.403
Waidhofen an der Ybbs	147.350	53.620	58.910	1.730	7,427
Waltersdorf, Ober-	2.900	500	810	20	1 107
Waltersdorf, Unter-	30,950	5,260	2,850	250	1.273
Weidlingau	31.280	1,880	2.180	50	2.576
Weikersdorf	15.340	1.070	2.330	150	1.465
Weissenkirchen	2.940	530	840	20	1.112
Weitersfeld	13,300	2.360	2.350	....	1,886
Weitra	26.140	6.060	4.700	430	3,666
Wieselburg	15.820	2.850	2,090	650	1.496
Wilfersdorf	2,540	450	790	....	1.005
Wilhelmsburg	38.950	1,790	3,310	830	2.914
Wolkersdorf	24,520	4,980	4.180	460	2.065

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Wöllersdorf	19.760	5.460	1.750	550	1.378
Ybbs	30.600	10 130	8.180	1.010	3.999
Ybbsitz	16.320	3.090	1.490	510	1.513
Zellerndorf	14.380	1.760	1.790	90	1.337
Ziersdorf	15.060	1.880	2.050	170	1.253
Zistersdorf	87.010	29.270	5.730	3.530	2.980
Zwettl	64.130	18.330	21.010	1.610	4.581
Oesterreich ob der Enns.					
Aigen	30.000	4.800	2.800	820	1.949
Altheim	18.000	2.600	2.600	640	1.940
Aschach an der Donau	15.000	1.200	3.100	310	1.520
Attnang	10.000	1.100	5.200	220	1.748
Braunau	84.000	19.000	24.000	4.800	5.383
Ebelsberg	23.400	2.800	3.200	120	1.577
Ebensee	22.000	2.900	3.150	410	2.346
Efferding	14.100	2.900	4.200	830	2.057
Engelhartszell	10.800	3.400	2.950	720	1.220
Enns	70.000	11.000	8.400	1.800	4.040
Frankenburg	20.000	2.000	1.960	110	1.390
Frankenmarkt	19.100	4.980	5.100	590	2.167
Freistadt	81.000	17.800	10.250	790	4.439
Gmunden*	420.000	5.900	60.400	10.200	22.789
Grein	30.700	2.900	13.100	2.850	3.202
Grieskirchen	33.900	3.100	7.080	590	2.406
Hall	80.100	3.500	5.950	310	3.348
Haslach	24.800	4.010	3.100	350	2.000
Ischl*	490.000	15.000	60.100	3.900	21.579
Kirchdorf	40.500	11.900	4.160	1.840	2.791
Kremsmünster	38.600	3.800	5.800	490	3.245
Lambach	19.800	4.100	6.450	610	3.488
Linz*	1,300.000	240.000	252.100	98.100	130.712
Mattighofen	27.100	10.400	7.600	590	2.894
Mauerkirchen	25.100	9.600	6.100	420	2.104

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	portopflichtige	portofreie	portopflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Mauthhausen	24.800	8.200	3.100	480	1.653
Mondsee	30.200	6.200	3.850	1.060	3.197
Neufelden	16.100	3.200	2.100	510	1.557
Neuzeug	13.000	140	1.680	90	1.256
Obernberg	19.400	6.610	6.400	440	2.358
Ottensheim	18.600	6.200	2.100	510	1.168
Perg	25.000	7.100	4.200	610	1.859
Peuerbach	18.100	5.240	3.100	520	1.576
Prägarten	24.700	3.100	2.900	310	1.476
Raab	21.000	6.150	2.100	340	1.449
Ried	146.500	48.000	31.500	3.200	9.211
Riedau	23.800	3.050	4.250	290	2.176
Rohrbach	21.500	12.100	4.520	610	2.306
St. Florian	20.100	4.500	2.200	310	1.519
St. Georgen im Attergau	15.250	3.610	2.010	80	1.150
St. Martin bei Ried	9.500	610	3.850	420	1.275
Schärding	74.800	20.900	10.200	890	3.812
Schörfling	21.400	2.600	2.800	120	1.243
Schwanenstadt	50.100	7.400	8.500	680	3.534
Schwertberg	7.080	1.400	1.040	108	1.052
Sierning	12.100	1.390	1.420	80	1.114
Steyr*	480.200	70.800	71.900	5.200	35.024
Traunkirchen	11.900	740	1.090	200	1.158
Unter-Grünburg	28.200	4.810	1.190	420	1.516
Urfahr	22.400	3.100	2.900	590	4.354
Vöcklabruck	54.900	12.800	6.600	1.050	5.295
Vöcklamarkt	16.100	1.900	3.100	1.120	1.503
Waizenkirchen	14.100	3.600	2.100	60	1.230
Wels*	500.200	200.800	140.000	8.200	26.660
Weyer	40.800	6.200	7.100	780	3.765
Windischgarsten	16.400	3.800	4.200	240	2.411
Wolfsegg	20.400	1.200	3.100	80	2.125
Zipf	14.800	1.080	3.600	40	1.702

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück	Stück	Stück	Stück	Gulden
Salzburg.					
Bischofshofen	30.500	3.100	4.200	150	3.495
Gastein, Bad-	77.000	1.940	5.900	200	6.890
Gastein, Hof-	16.100	1.700	2.000	290	1.672
Golling	29.000	4.900	2.900	600	2.657
Hallein	59.800	12.000	16.200	3.000	3.464
Hüttau	20.100	2.000	2.000	160	3.152
Lend	23.400	1.900	1.900	180	3.492
Mittersill	19.000	1.200	1.600	100	1.213
Neumarkt	14.000	1.100	1.200	200	1.094
Oberndorf	11.500	4.900	2.000	500	1.462
Radstadt	34.000	10.000	4.500	640	5.545
Saalfelden	21.000	8.000	4.200	580	4.584
Salzburg*	1,031.000	145.800	226.800	26.700	88.519
St. Johann	28.000	11.900	6.800	2.000	4.351
St. Michael	9.000	3.000	3.100	400	1.171
Strasswalchen	12.000	1.490	1.800	500	1.500
Tamsweg	20.000	7.800	3.800	600	1.620
Taxenbach	12.000	4.000	1.800	350	3.313
Werfen	30.000	7.800	5.100	450	4.090
Zell am See	26.000	10.100	5.800	1.900	4.852
Steiermark.					
Admont	46.645	5.110	10.585	340	4.486
Aflenz	22.995	3.860	8.825	58	2.290
Arnfels	95.640	47.250	10.960	5.380	1.440
Aussee	131.060	10.980	25.590	1.320	5.745
Birkfeld	40.500	13.680	3.892	740	1.062
Bruck a. M.*	296.230	99.200	41.931	9.060	24.064
Burgau	49.000	7.500	6.000	400	1.647
Cilli	353.400	146.000	32.850	10.950	11.151
Deutsch-Landsberg	99.100	60.600	13.521	3.600	4.054
Drachenburg	12.600	4.200	5.600	870	1.117

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Eibiswald	63.840	9.430	12.870	2.760	3.089
Eisenerz	64.800	9.000	12.600	400	4.171
Fehring	60.200	12.300	10.678	850	2.509
Feldbach	146.000	46.150	32.850	4.380	3.157
Fohnsdorf	75.280	2.960	6.698	48	2.288
Friedau	28.790	10.800	7.126	2.885	2.302
Friedberg	17.030	5.675	2.758	694	1.113
Frohnleiten	29.200	14.600	8.367	400	2.588
Fürstenfeld	76.500	23.300	22.500	2,040	3.036
Gleichenberg	147 352	3.248	12.970	135	5 244
Gleisdorf	62.480	18,073	18.456	509	1.916
Gnas	10.600	2.400	3.200	26	1.019
Gonobitz	36.500	3,500	7.500	700	2,813
Gratz*	6,849.600	294.331	722.272	66.320	249.028
Gröbming	49.732	32.486	7.418	1.503	3.158
Gusswerk, Mariazell	12.200	2.570	5.436	147	1.534
Hartberg	28.800	21.600	18 875	2.160	2.510
Hieflau	22.800	1,370	12,396	108	1.001
Hohenmauthen	29.250	1,825	2,682	36	1,085
Hrastnigg	69,341	1.254	4,348	94	1.640
Ilz	25.750	6.320	6.890	350	1.353
Irdning	12.000	2,400	4,800	1.600	2.135
Judenburg	245,000	86.400	34.600	3.560	6.433
Kapfenberg	63.362	2.248	7.466	386	2.928
Kindberg	120.311	18,005	14.990	3.231	3.899
Knittelfeld	180.000	20.000	26.200	1.800	5.101
Köflach	185.500	5,000	7.000	50	5.482
Krieglach	47.450	2.190	8.349	236	1,973
Langenwang	21,800	2.162	3.264	144	1.130
Leibnitz	138.000	90.500	48.750	3.800	3.304
Leoben*	730.000	120.000	122.000	20.000	28,618
Lichtenwald	38.600	19.000	8.386	2.150	2.129
Liezen	46.507	21.070	14.466	3.107	4.418
Luttenberg	23.400	12.960	5.784	492	2.743
Mahrenberg	22.995	6.205	6,855	1,095	1.245

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto- und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Marburg*	910.675	94.900	161.390	14.630	62.362
Maria Rast	29.336	873	1.677	....	1.728
Mariazell	47.450	4.015	15.720	540	4.081
Mautern	43.869	12.817	6.684	782	1.942
Mitterdorf bei Kindberg	85.045	2.916	8.395	27	1.692
Mitterndorf	23.575	5.500	4.113	225	1.033
Mürzzuschlag	38.600	4.500	7.200	2.100	3.547
Murau	104.000	36.000	18.075	260	3.231
Murek	105.600	17.600	14.400	2.400	2.423
Neuberg	46.809	6.590	6.602	727	2.224
Neumarkt	43.800	3.662	10.281	2.298	1.774
Obdach	15.000	6.300	3.892	317	1.008
Peggau	47.450	5.475	4.197	154	1.554
Pernegg	7.206	1.808	5.469	360	1.895
Pettau	268.500	46.800	48.270	2.940	9.163
Pöllau	12.000	9.000	4.496	630	1.427
Pöltschach	67.411	1.103	5.402	245	1.609
Radegund	31.000	600	3.400	160	1.414
Radkersburg	52.850	18.250	10.700	1.100	4.193
Rann	45.625	39.835	14.700	3.800	3.504
Rohitsch	31.000	7.600	17.892	6.200	2.676
Rottenmann	68.500	7.200	15.200	990	3.105
Römerbad	29.200	1.095	2.363	....	1.141
Sachsenfeld	36.740	6.230	8.470	260	1.464
St. Gallen	24.600	10.700	5.980	2.007	1.994
St. Georgen a. d. Südbahn	14.524	1.872	1.612	113	1.297
St. Leonhard in Windischbüheln	43.800	10.112	4.480	2.920	1.367
St. Lorenzen a. d Kärntner-Bahn	14.700	1.825	2.773	122	1.031
St. Marein bei Kindberg	40.880	3.360	4.480	628	1.446
St. Michael bei Leoben	64.210	4.015	6.720	70	1.895
Sauerbrunn	219.000	2.920	7.607	196	1.822
Scheifling	2.450	1.840	2.195	365	1.055
Schladming	25.090	7.306	8.609	358	3.076
Schönstein	13.000	2.800	2.300	900	1.187
Schwanberg	12.817	1.098	3.612	83	1.193

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Spielfeld ⁓	58.086	5.792	9.406	1.477	1.158
Stainach	17.300	500	590	250	1.931
Stainz	48.000	16.600	4.821	1.620	2.298
Steinbrück*	20.065	516	7.311	64	2.094
Trieben	69.648	7.560	4.876	84	1.758
Trifail	33.150	3.330	6.980	1.080	1.885
Trofaiach	36.500	2.555	3.804	360	1.834
Tüffer, Markt	8.520	2.925	6.095	585	1.944
Voitsberg	86·300	16.560	15.200	2,840	4.939
Vorau	28,105	8.760	6.675	146	1.152
Vordernberg	72.000	3.900	11.200	1.800	2.773
Weisskirchen	12.170	1.800	2.800	19	1.100
Weiz	71.532	38.988	15.120	2.388	2.918
Wies	16.700	1.800	2.453	130	1.875
Wildon	38.500	7.000	10.211	600	2.351
Windisch-Feistritz	55·094	8.760	10.023	1.400	2.604
Windischgratz	70.000	28.600	8,300	3.200	1.900
Windisch-Landsberg	13.140	2.190	5.120	365	1.728
Wölz, Ober-	31.092	1.960	4.284	696	1.010
Zeiring, Ober-	29·560	15.020	6.650	810	1.765
Zeltweg	44.750	1.100	8.345	50	3.044
Kärnten.					
Bleiberg	24.000	4,620	2.343	·297	1,044
Bleiburg	63.500	19.500	13.800	900	2.847
Drauburg, Unter-	49.044	3.420	9.034	686	1.867
Eberstein	28.000	6.000	5,800	2.500	1.213
Feldkirchen	190,000	37,000	18.972	2.520	5.021
Ferlach, Ober-	19.240	4.100	5.719	417	1.629
Friesach	35.400	17.300	16.720	3.640	2.592
Gmünd	28.375	6.215	6.308	970	2.155
Greifenburg	23.625	1,725	4.380	1.460	1.892
Hermagor	36.592	24.315	6.515	848	1.649
Hüttenberg	42.340	2.691	8.916	700	2.355

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige	portofreie	Fahrpostsendungen porto-pflichtige	portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Kappel	19.010	5.521	6.011	633	1.048
Klagenfurt*	2,686.938	166.485	220.268	34.755	66.538
Kötschach	30.000	11.000	6.250	1.310	2.012
Launsdorf	9.800	9.554	2.164	1.274	1.121
Paternion	51.100	18.250	10.950	1.336	1.792
Pontafel	49.900	8.000	5.270	160	1.349
Prävali	108.650	10.600	16.622	1.846	2.947
Sachsenburg	45.000	5.600	5.000	600	1.545
St. Andrä	20.075	1.780	2.070	190	1.114
St. Leonhard	15.600	1.782	2.160	550	1.357
St. Paul	102.200	20.600	8.450	480	1.631
St. Veit an der Glan	155.326	42.836	15.243	3.314	3.580
Spital	91.250	45.260	12.180	2.004	3.204
Tarvis	80.690	10.620	12.580	1.305	2.608
Treibach	37.400	3.600	2.900	130	1.766
Vellach, Ober-	22.000	12.000	2.800	300	1.786
Villach*	215.914	48.741	51.732	9.316	22.806
Völkermarkt	88.642	47.720	13.160	2.748	3.698
Wolfsberg	188.300	19.100	25.540	2.133	5.368
Krain.					
Adelsberg	33.984	11.952	7.254	720	2.812
Bischoflak	29.574	7.434	8.730	1.124	1.922
Černembl	24.912	5.940	6.912	1.422	1.328
Eisnern	14.922	450	4.572	288	1.100
Feistritz in der Wochein	29.792	8.532	7.776	882	2.086
Gottschee	194.742	7.560	12.996	1.332	2.583
Gurkfeld	28.350	6.588	4.230	594	2.249
Idria	49.338	8.118	12.942	3.780	1.283
Krainburg	87.930	10.890	8.244	2.556	3.079
Laibach*	1,036.944	105.228	80.496	9.306	67.185
Möttling	33.732	2.790	3.618	1.566	2.001
Nassenfuss	28.440	3.726	2.862	1.242	1.284
Neumarktl	35.646	4.338	3.960	378	1.782
Oberlaibach	37.980	8.442	5.220	630	1.112

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	portopflichtige	portofreie	portopflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Planina	17.262	5.760	3.924	1.386	1.495
Radmannsdorf	29.900	10.944	5.850	2.772	1 245
Rakek	21.528	1.746	4 950	198	1.132
Reifnitz	18.432	882	2.556	54	1.229
Rudolfswerth	88.650	14.922	17.874	4.338	4.960
Sagor	34.218	1 440	5 490	72	1.881
Stein	48 546	22.554	4.122	2.322	1.912
Vir	23.814	126	3.870	....	1.191
Veldes	47 520	360	5.454	36	1.911
Weissenfels	24.300	1.746	2 988	1.440	1.430
Wippach	25.812	2.664	4.338	1.260	1.846
Oesterr.-illyr. Küstenland.					
Albona	27.684	1.638	1.899	378	1.737
Buje	31.482	522	954	288	1.095
Capo d'Istria	127.440	11.772	2.952	2.394	4.423
Cervignano	44.982	6.336	3.582	756	2.518
Cormons	89.730	13.518	2.574	882	2.882
Dignano	74.502	2.574	2.592	666	1.917
Flitsch	12.960	972	1.566	594	1.195
Görz	842 436	34.272	16.416	3.978	48.091
Gradisca	62.982	15.426	2.952	1.494	1.959
Haidenschaft	67.680	1.530	1.296	594	1.848
Lussin piccolo	82.584	16.722	3.960	882	3.087
Monfalcone	71.964	1.674	1.962	450	1.808
Nabresina	14.904	414	1.008	144	1.211
Parenzo	77.760	31.428	5.706	1.946	1.364
Pirano	64 926	4.734	3.978	1.152	2.536
Pisino	97.812	38.124	8.586	3.942	5.284
Pola*	512.208	46.512	47.826	4.266	23.751
Rovigno	68.400	41.796	17.982	1.620	3.866
Sessana	22.590	3.492	1.566	2.988	1.363
Tolmein	31.986	1.998	2.844	999	1.616
Triest*	6.971.940	134.028	2,141.614	34.398	366.867
Volosca	24.714	2.970	2.178	954	1.251

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Tirol und Vorarlberg.					
Arco*	18.306	3.978	1.692	324	1.743
Ala	101.340	9.090	18.630	1,026	4.536
Bezau	11.124	3.474	2.610	396	1,296
Bludenz*	63.018	5.958	8,010	1.674	6.240
Borgo	50.166	14.526	3.132	882	1.719
Bozen*	229.410	26.838	61.340	3.880	37.575
Bregenz*	318.204	25.992	15.048	2.580	16.794
Brixen*	97.740	35.604	14.382	3.708	13.836
Bruneck	82,008	10.656	5.400	814	3.471
Calliano	42.678	5.292	1.890	522	1.092
Dornbirn	54.252	4.626	25.240	1.026	4.299
Feldkirch*	368.370	22.806	27.916	3.312	14.646
Fieberbrunn	25.110	4.464	1.700	78	2.508
Fügen	18.468	4.068	1.782	21	1.353
Götzis	25.812	2.268	1.602	54	1.335
Gries bei Bozen	33.732	2.934	6.300	....	2.109
Hall	86,274	11.790	11.430	828	4.845
Hohenems	55.278	3.924	4.536	90	3.903
Hopfgarten	41.274	5,364	3.222	162	3.513
Imst	45.198	9.486	7.344	902	2.484
Innichen	23.130	1.782	3.420	162	2.085
Innsbruck*	1,240.902	244.062	115.490	18.216	84.756
Jenbach	13.824	900	18.522	1.638	1.530
Kaltern	23.562	2.448	1.836	342	1.929
Kirchbichl	15.300	1.332	1.350	128	1.209
Kitzbichl	38.376	10.332	5.832	1.170	3.552
Klausen	28.008	5.796	2.420	198	1.383
Kufstein*	118.836	32.238	10.878	4.024	7.338
Landeck	22.320	6.894	2.250	1.152	1.883
Lavis	31.032	8.604	2.196	378	1.014
Levico	16.560	3.960	3.078	270	2,040
Lienz	66.456	5.940	6.750	648	5.721
Malé	23.130	5.742	1.830	120	2,160

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Mals	9.972	3.114	864	144	1.860
Meran*	188.352	15.588	22.500	1.008	31.959
Mezzolombardo	54.252	10.584	730	108	2.175
Mori	97.974	14.796	2.034	162	1.620
Neumarkt	92.106	13.734	11.556	846	1.176
Niederdorf	55.134	4.536	1 926	2.934	1.443
Premiero	41.040	11.070	6.642	540	1.515
Rankweil	93.006	7.632	2.646	54	2.150
Rattenberg	28.512	5.904	2.034	162	2.169
Reutte	31.446	9.468	2.358	1.458	2.676
Riva	69.822	8.658	4.752	270	3.264
Rovereto*	385.848	31.356	19.692	3.708	22.830
St. Johann	16.506	1.962	1.890	72	1.689
St. Ulrich in Gröden	11.484	1.080	1.674	36	1.404
Schlurns	13.122	2.628	828	234	1.677
Schwaz	52.902	14.076	4.302	900	2.598
Sillian	13.662	2.088	1.926	144	1.809
Sterzing	10.908	2.286	4.086	342	2.130
Strigno	35.172	9.108	1.332	396	1.284
Telfs	40.914	1.998	3.114	450	1.284
Thüringen	25.794	3.888	1.746	90	1.446
Tione	62.028	48.060	4.896	1.764	1.014
Trient*	447.318	96.912	65.286	14.130	44.541
Vulpmes	12.798	684	1.548	144	1.440
Wörgl	20.502	2.268	1.098	54	2.277
Zell	17.028	4.572	2.214	162	1.809
Böhmen.					
Abertham	7.776	756	1.980	......	1.478
Adlerkosteletz	26.694	8.100	5.832	900	5.083
Altstadt	11.646	1.224	1.242	36	1.390
Amschelberg	36.432	1.080	3.582	72	1.483
Arnau	116.154	17.154	12.690	702	9.831
Asch*	86.148	6.336	19.890	900	15.782

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Auscha	46.530	6.030	4.842	414	4.412
Auschitz	1.512	234	1.746	....	1.273
Aussig*	158.580	12.366	35.478	3.888	35.515
Bäringen	13.770	1.314	2.466	54	1.922
Bautzen, Unter-	23.778	1.494	2.160	126	1.391
Bechin	46.872	8.406	3.168	288	2.888
Benatek	35.676	7.434	5.490	918	2.684
Beneschau bei Kaplitz	21.348	1.440	3.852	108	1.681
Beneschau bei Prag	115.992	64.080	21.600	2.142	6.110
Bensen	29.178	6.318	5.886	468	3.620
Beraun	77.292	12.294	9.468	702	5.432
Bergreichenstein	28.620	6.210	5.292	450	2.815
Berkowitz, Unter-	41.922	324	4.194	126	1.385
Biechowitz	16.632	1.890	1.224	72	1.551
Bielohrad	20.070	1.620	1.692	72	1.208
Bilin	97.740	19.736	13.896	1.908	7.050
Bischofteinitz	45.018	14.202	8.748	1.296	4.892
Blatna	31.410	11.250	6.552	648	3.269
Blowitz	32.202	3.834	4.932	612	2.101
Bodenbach*	2,687.652	98.460	31.878	792	13 370
Bohdanetsch	28.548	2.916	3.762	216	1.624
Böhmisch-Aicha	41.256	8.082	5.580	180	3.417
„ Brod	18.990	3.114	10.008	432	3.625
„ Kamnitz	149.544	11.772	16.614	1.116	11.114
„ Leipa	260.784	27.648	33.426	5.670	32.454
„ Skalitz	55.818	900	6.894	144	5.463
„ Trübau	35.964	1.494	5.436	702	2.818
Brandeis an der Elbe	34.704	9.108	25.290	2.142	5.644
Brandeis an der Adler	21.258	504	1.692	18	1.510
Brandeisel	15.282	1.116	1.044	18	1.250
Břas (Wranow)	35.784	1.908	5.094	162	3.489
Braunau	76.230	9.540	16.218	1.296	10.526
Brennporitschen	21.312	1.818	1.440	540	1.666
Březnitz	18.180	4.320	5.580	666	3.609
Brünnlitz	17.802	216	5.710	72	4.449

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	portopflichtige	portofreie	portopflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Brüx*	123.606	20,502	25.686	2.088	15.843
Bubentsch	23 706	2,232	3,798	36	1.930
Buchau	27.846	9,324	6.948	864	4.509
Budin	21.582	1 638	3,816	72	2.524
Budweis	2,703.654	149.310	305.136	27,054	44 363
Bürgstein	36.648	1.098	7.002	....	2.776
Bischitz	8.648	702	1.386	....	1.473
Cerhowitz	23,202	1.530	2.808	....	2,080
Chiesch	12.942	1.656	2.142	18	1.478
Chlumetz bei Neu-Bidschow	115,002	14.688	25.758	432	6,299
Chodau, Unter-	73.062	5,760	3.780	36	1,364
Choltitz	24.012	720	3.114	....	1.386
Chotieborz	40,860	18.324	6.192	684	3.927
Chotzen	58,626	1.584	12.471	216	3,690
Chrast	72.792	2.736	8.352	72	3.599
Chrudim	121.554	73 188	30.438	8.982	5.453
Czkyn	16.812	1.440	1.512	54	1.194
Czaslau*	347,526	66.258	37,296	4.194	10,411
Czernoschin	26,802	1,836	4.320	180	1,135
Czernowitz	42.018	5.922	5,364	324	1,871
Daschitz	15,930	1.494	1.674	18	1.425
Dauba	102.582	20.160	14.112	702	3.302
Deutsch-Brod	243,036	19.026	62 820	3.690	5.855
Dimokur	19.656	1,476	1.998	36	1.692
Diwischau	12,384	1.584	1.116	36	1.189
Dobrawitz	14.796	432	486	2.358	1,386
Dobrzisch	72,792	4.482	8.748	540	3,132
Dobruschka	38.502	16.560	6.480	954	3,008
Duppau	15.174	4.860	3.060	234	2.256
Dux	78.354	13.068	24,642	594	5.855
Eger*	858,056	39,420	276,966	42.264	35.514
Eichwald	33.516	306	1,980	....	1.619
Eidlitz	27.522	2,610	1.476	936	1.551
Einsiedl bei Friedland	28,458	1.530	1.764	72	1.452
Eipel	26,550	2.340	3.438	720	2.765

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Eisenbrod	116.622	27.774	15.462	17.172	2.651
Eisenstein	19.872	1.332	4.320	378	1.844
Elbekostelctz	50.130	4.032	5.544	288	1.475
Elbeteinitz	38.070	3.096	1.188	1.332	3.469
Elbogen	92.133	15.588	1.152	9.936	5.634
Falgendorf	30.618	2.232	2.250	......	1.805
Falkenau	109.206	19.278	16.254	2.934	11.360
Franzensbad	301.230	2.988	13.554	126	20.397
Frauenberg	61.776	3.546	9.000	3.870	2.907
Freiheit	30.420	4.680	4.158	882	2.724
Friedland	95.796	14.886	11.556	774	6.442
Gabel	66.960	17.154	7.110	522	3.903
Gablonz*	200.430	11.898	23.184	1.647	18.506
Geiersberg	122.778	12.546	8.604	72	2.411
Georgenthal, Ober-	40.806	4.122	6.570	54	1.392
Georgenthal	34.146	3.114	1.710	468	1.349
Georgswalde	63.918	7.308	7.650	324	3.803
Görkau	52.128	4.374	9.450	378	6.954
Gossengrün	18.378	3.150	1.926	144	1.159
Gottesgab	13.752	1.548	3.672	18	1.586
Graslitz	213.102	22.428	17.226	1.530	9.924
Gratzen	80.964	10.872	19.602	288	3.777
Grottau	82.098	6.498	8.262	810	3.225
Grulich	49.230	10.710	9.252	648	4.980
Habern	52.542	12.210	7.002	792	1.897
Haid	44.568	12.240	7.002	900	2.202
Haindorf	21.276	1.674	3.150	72	1.698
Hainspach	20.502	6.192	3.186	684	2.027
Hartmanitz	31.554	3.474	4.032	432	2.570
Haslau	15.426	1.350	6.012	972	1.811
Heinersdorf	37.782	1.566	3.600	126	2.529
Heinrichsgrün	57.618	11.520	10.314	972	1.870
Herzmanmiestetz	59.724	1.998	13.716	....	5.456
Hirschberg	13.032	1.278	4.230	954	1.873
Hlinsko	365.796	68.094	4.410	540	3.096

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Hochstadt	24.570	1.656	4.554	432	1.851
Hochwessely	49.122	2.988	3.132	.....	2.077
Hohenbruck	32.328	2.970	4.842	72	2.363
Hohenelbe	118.674	19.476	15.030	1.224	13.575
Hohenfurth	42.264	4.140	8.568	396	1.753
Hohenmauth	42.948	18.036	22.302	1.890	7.922
Holitz	36.576	10.332	7.146	738	2.386
Horaždiowitz	52.632	10.044	5.904	450	5.564
Horosedl	20.574	1.188	2 178	216	2.328
Hořitz	88.020	10.404	10.746	1.080	6.761
Hořowitz	104.778	102.096	10.656	1.872	4.741
Hostau	29.556	5.868	7.560	252	2.410
Hostomitz	40.050	2.574	5.544	.....	1.507
Hrochow-Teinitz	241.812	3.564	3.258	18	1.803
Hühnerwasser	28.314	5.544	3.078	216	1.716
Humpoletz	89.046	9.270	7.146	1.206	5.987
Holleschowitz-Bubna	53.100	2 286	2.628	72	1.383
Jaroměř	64.242	13.410	9.612	1.548	6.978
Jechnitz	26.064	4.554	2.898	684	4.067
Jenikau, Goltsch-	148.554	6.192	10.134	270	6.695
Jenschowitz	28.890	2.250	2.700	36	1.999
Jičin	431.388	160.470	82.926	11.466	14.221
Joachimsthal	36.000	13.788	8.892	1.602	4.806
Johannesberg bei Gablonz	5 598	594	2.520	18	1.141
Josephstadt	131.706	6.156	18.540	612	10.901
Josephsthal	20.934	810	2.502	.....	3.423
Jungbunzlau	250.758	37.224	45.234	3.690	16.892
Jungferteinitz	21.870	1.368	4.014	36	1.729
Jungwoschitz	59.544	19.710	10.926	288	2.634
Kaaden*	131.040	26.244	25.848	3.636	9.159
Kaladeg	14.490	1.350	2.034	.....	1.167
Kamenitz an der Linde	14.508	1.404	11.808	2.322	1.683
" bei Eule	29.826	6.408	2.628	.....	2.044
Karlsbad*	431.172	22.878	51.174	1.098	70.608
Karolinenthal*	381.186	42.750	31.266	5.400	16.701

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Kaplitz	81.882	29.934	6.210	972	3.766
Karbitz	58.662	7.236	9.864	252	5.097
Kardaschrzetschitz	28.548	5.742	2.214	108	1.510
Kassejowitz	22.248	1.818	3.492	252	1.692
Katzow	19.818	4.176	3.726	180	1.239
Kaunowa	7.074	2.070	918	18	1.213
Kaufzim	33.876	5.148	4.140	522	2.619
Kittlitz	30.276	1.548	1.602	......	3.248
Kladno	105.138	4.410	9.072	162	5.285
Kladrau	19.044	2.790	3.078	90	1.744
Klattau	400.500	49.554	17.802	1.008	17.604
Klentsch	35.424	9.612	5.958	270	2.433
Klostergrab	17.046	630	2.034	......	1.098
Klösterle	16.686	1.368	3.978	288	2.827
Kohljanowitz	176.895	23.958	28.872	558	2.585
Komotau*	195.534	22.932	28.656	3.960	21.373
Königgrätz	358.326	31.266	85.392	5.634	24.778
Königinhof	182.592	22.194	15.300	2.512	10.470
Königsberg	35.316	3.168	5.346	108	3.171
Königstadtl	21.618	5.922	4.518	360	2.239
Königswald	27.270	1.548	2.970	18	2.044
Königswart	109.224	13.464	15.632	792	2.478
Kopidlno	23.364	522	2.808	90	1.662
Kosteletz	27.972	1.548	5.076	54	3.564
Kosten	28.584	810	2.556	......	1.371
Kralowitz	26.253	20.412	3.924	1.350	2.036
„ , Unter-	20.970	8.118	3.582	612	1.118
Kralup bei Prag	34.254	3.600	5.364	72	5.104
Kratzau	64.818	7.992	4.122	306	3.168
Kreibitz	59.328	7.416	10.620	234	4.484
Kreuzberg	16.056	1.584	1 728	......	1.148
Krumau	126.198	20.466	19.386	1.386	10.466
Kuklena	41.436	900	3.420	......	1.223
Kukus	51.534	1.350	1.998	......	1.310
Kuttenberg*	270.666	53.514	36.054	4.194	13.502

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Kuttenplan	14.004	1.494	2.682	36	1.566
Kruh	6.588	1.782	972	......	1.196
Kreibitz	23.868	252	6.768	......	3.315
Lana	9.864	1.008	1.962	180	1.578
Landskron	59.634	11.736	13.500	828	6.329
Langenau	62.424	1.296	2.520	......	2.218
Langenbruck	17.946	2.826	1.440	90	1.636
Laun	206.316	31.266	34.488	1.188	9.527
Lautschin	90.666	5.580	8.874	252	4.600
Ledetsch	34.992	15.392	4.572	1.962	2.644
Leitensdorf	54.288	1.854	5.904	90	4.897
Leitmeritz	174.312	60.390	36.594	3.744	25.830
Leitomischl	118.260	16.416	25.056	2.772	10.689
Liban	12.384	1.260	774	18	1.784
Libějic	16.848	396	2.916	216	1.377
Liebenau	66.672	5.562	16.758	558	4.597
Libochowitz	79.668	15.354	12.024	396	3.335
Lichtenstadt	17.550	1.386	2.718	90	1.399
Lieben	29.646	1.170	3.060	......	1.265
Lischau	12.528	1.602	2.160	468	1.538
Lissa	21.816	1.980	4.644	702	3.908
Litten	24.084	2.862	3.726	162	1.697
Lobositz	143.334	14.634	13.104	954	10.593
Lomnitz bei Budweis	16.812	4.014	1.998	684	1.161
„ „ Jičin	55.476	8.190	4.914	342	3.026
Lubenz	56.088	11.880	22.986	6.462	2.242
Luditz	59.382	38.412	15.318	2.178	2.177
Luže	19.584	2.178	2.682	......	3.227
Lindenau	15.714	756	2.340	......	1.652
Maffersdorf	39.726	1.638	4.428	36	2.125
Manetin	34.758	2.556	2.898	810	1.674
Mariaschein	39.906	2.304	4.248	126	3.227
Marienbad*	848.880	4.194	22.878	1.098	25.257
Markersdorf	29.214	3.834	2.664	144	3.234
Marschendorf	60.750	10.836	5.724	1.242	2.449

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Mauth	11.286	2.952	1.584	....	1.835
Maxdorf	30.042	2.916	1.584	90	1.977
Meistersdorf	49.122	1.926	3.366	18	2.561
Melnik	128.322	9.216	31.320	1.332	8.050
Michelob	50.868	810	2.646	36	1.618
Mies	64.008	25.686	7.272	1.134	4.736
Miletin	9.090	756	2.682	18	1.184
Millin	34.704	3.096	7.326	630	1.242
Mirotitz	31.536	2.052	2.628	90	1.126
Mirowitz	10.872	3.546	3.402	54	1.454
Moldauthein	63.702	9.864	11.412	648	3.508
Morchenstern	61.515	6.372	10.170	144	3.408
Mscheno	19.476	2.952	2.178	162	1.647
Mühlhausen	25.776	17.982	5.850	990	5.182
Münchengrätz	74.196	17.730	17.802	2.484	5.316
Nachod	33.498	....	3.348	....	8.808
Nassaberg	20.844	12.448	6.390	1.170	1.281
Nechanitz	28.728	7.920	4.986	450	2.372
Nepomuk	71.892	15.102	22.212	4.320	2.591
Nesterschitz	20.826	1.908	1.332	....	1.294
Netolitz	22.140	4.680	5.652	630	2.578
Neubidschow	177.964	23.958	75.852	2.682	7.504
Neubistritz	60.012	7.398	7.542	360	5.720
Neudek	40.626	5.904	5.472	702	4.872
Neuern	26.640	4.140	12.843	288	2.822
Neugedein	49.680	16.686	9.720	738	4.144
Neuhaus	185.400	73.332	38.178	9.936	13.566
Neuhof	111.402	4.212	6.858	180	1.980
Neumark	20.844	2.484	1.368	18	1.385
Neupaka	48.114	11.844	12.798	432	3.178
Neustadt an der Mettau	41.202	15.966	7.686	1.908	3.312
Neustadtl	31.140	2.538	4.104	126	2.147
Neustraschitz	51.642	14.850	7.470	234	2.692
Neuwelt	30.006	1.836	4.014	36	1.791
Neweklau	25.056	9.180	3.330	252	1.142

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Niedergrund	38.520	8.568	3.636	90	2.766
Niemes	54.090	12.222	9.738	2.916	4.764
Nimburg	182.772	14.958	11.772	1.782	6.572
Nischburg	17.496	1.854	1.422	......	1.211
Nixdorf	62.226	3.006	8.514	54	8.674
Nürschan	32.976	612	4.104	90	2.589
Opočno	19.602	4.194	4.734	774	3.783
Ossegg	57.726	2.538	2.610	648	2.516
Pardubitz*	174.654	41.778	24.768	2.070	18.563
Patzau	33.156	5.562	8.010	1.026	4.650
Peček	173.394	3.636	5.814	72	2.683
Perutz	37.458	2.106	......	......	1.588
Peterswalde	17.460	1.638	2.880	18	1.355
Petschau	29.430	6.696	4.986	576	3.310
Pfraumberg	17.856	5.346	2.412	540	1.995
Pilgram	180.032	32.076	49.608	2.304	4.196
Pilnikau	18.180	810	2.052	......	1.248
Pilsen*	3,104.586	227.034	114.840	10.368	78.611
Pisek	339.210	70.668	24.120	5.238	9.631
Plan	49.680	14.526	7.020	1.746	5.003
Plan, Ober-	152.280	11.412	8.406	792	1.365
Planian	71.298	2.358	3.654	72	1.386
Plass	28.656	3.294	4.626	36	4.028
Platten	28.638	2.700	2.808	486	2.051
Platz	10.512	2.664	2.664	......	1.487
Počatek	25.254	7.434	5.418	576	4.050
Poděbrad	45.792	13.392	10.656	2.340	5.641
Podersam	218.898	23.688	25.452	1.152	6.411
Polička	52.668	13.824	6.336	1.098	4.125
Politz bei Nachod	74.178	13.230	15.966	1.188	2.983
Politz, Ober-	25.830	4.410	10.476	594	1.168
Polna	45.378	16.056	9.630	1.026	4.001
Postelberg	54.144	8.064	6.822	630	6.040
Prachatitz	97.470	25.668	13.734	1.062	4.158
Prag*	10,723.356	1,346.022	1,407.159	192.978	950.336

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Prausnitz, Ober-	16.398	3.186	1.818	162	1.364
Přesnitz	31.950	7.362	5.544	936	3.768
Přestitz	91.710	13.662	7.470	828	2.843
Přibram	118.242	21.330	18.414	306	2.731
Přibislau	74.934	5.742	6.444	198	10.474
Protivin	17.298	1.620	3.348	90	3.079
Pürglitz	38.340	12.024	3.528	414	2.272
Radnitz	51.462	5.472	7.632	.....	2.861
Radonitz	18.684	1.710	2.862	36	1.596
Rakonitz	108.666	19.116	16.884	1.314	7.071
Raudnitz	133.092	16.596	21.852	1.386	10.597
Reichenberg*	607.995	60.390	160.074	7.884	72.570
Reichenau	219.924	54.126	20.160	2.844	7.127
Reichstadt	31.356	5.292	4.302	36	2.556
Rentsch	23.256	1.350	2.358	612	1.773
Ričan	17.388	6.606	1.764	432	1.216
Rochlitz	31.428	6.426	2.394	306	2.550
Rochlitz, Ober-	22.860	1.278	2.100	144	2.516
Rohlau, Alt-	12.240	306	7.056	468	2.174
Rokijtnitz	28.026	6.750	3.060	342	2.815
Rokitzan	49.320	8.712	11.880	576	7.626
Ronow	35.262	3.114	1.818	72	1.152
Ronsperg	26.496	4.248	4.752	180	1.995
Rossbach	22.302	2.286	2.772	162	1.891
Rostok	15.678	10.728	1.440	....	1.157
Rothřečic	13.914	1.404	49.176	36	1.159
Rotschow, Ober-	12.870	2.034	2.160	36	1.320
Rožmital	17.946	2.682	3.654	144	1.355
Rudig	408.042	35.208	35.082	20.448	11.619
Rumburg*	351.030	40.176	107.082	13.140	14.507
Saaz*	244.350	59.274	30.888	2.340	24.280
Sadska	30.294	864	1.782	162	1.621
Sangerberg	45.396	2.250	3.924	108	1.944
Schatzlar	33.912	4.662	2.520	306	2.972
Schlackenwerth	30.690	2.862	3.186	216	2.562

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Schlakenwald	20.178	1.458	3.528	54	4.241
Schlan	107.316	24.678	50.868	1.206	8.484
Schlukenau	100.944	14.220	19.818	648	7.491
Schönau bei Schlukenau	14.022	576	8.244	72	3.858
Schönau bei Teplitz	139.221	5.598	5.490	126	2.865
Schönbach	43.848	2.970	12.006	....	1.864
Schönfeld	17.640	1.962	2.718	18	1.482
Schönlinde	96.912	3.654	21.114	144	11.503
Schüttenhofen	192.780	18.216	14.958	908	8.648
Schwadowitz	28.674	2.862	2.124	96	2.104
Schwarzkosteletz	39.528	5.292	7.344	1.152	2.775
Schweinitz	32.454	7.776	5.166	270	1.569
Sedletz	28.710	9.306	6.552	1.494	1.996
Seestadtl	17.910	2.142	1.998	18	1.507
Seltschan	52.704	19.836	10.476	1.440	4.008
Semil	54.216	18.918	31.572	5.148	3.751
Senftenberg	111.636	36.990	15.534	3.402	5.138
Skutsch	42.948	12.564	4.428	1.080	2.399
Slatinan	10.224	108	1.116	90	1.247
Smichow*	279.882	86.562	30.726	2.736	15.980
Smidar	7.434	1.224	2.736	72	1.202
Smiřitz	47.502	4.698	7.794	....	4.428
Sobieslau	47.988	6.246	9.954	1.206	5.424
Sobotka	37.800	11.574	5.832	846	2.008
Solnitz	41.022	1.512	4.644	18	3.500
Sonnenberg	9.180	936	1.414	954	1.425
Staab	25.668	4.446	4.626	756	2.430
Stiahlau	33.138	1.800	1.962	90	1.239
Stankau	21.780	648	12.600	54	1.739
Starkenbach	51.228	9.954	8.856	558	6.554
Steinschönau	99.234	6.390	6.858	90	9.634
Steken	23.202	2.880	5.526	828	1.482
Stiebnitz, Gross-	15.498	2.628	882	162	1.066
Strakonitz	91.854	37.620	38.394	1.746	10.774
Sudomieřitz	28.692	9.504	4.320	54	1.319

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige		Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige		Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	portopflichtige	portofreie	portopflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Swijan-Podol	26.118	2.502	5.544	18	1.563
Swietla	103.968	6.894	14.544	414	2.812
Swratka	27.828	2.106	900	702	1.510
Tabor	15.784	26.460	27.414	5.796	12.054
Tachau	62.550	13.464	9.738	828	6.322
Tannwald	105.768	11.196	12.600	504	7.590
Taus	73.116	20.502	10.782	1.044	8.614
Tepl	72.936	18.126	4.662	1.350	2.705
Teplitz*	933.336	138.312	90.468	1.440	75.167
Tereschau	17.046	2.970	2.052	36	1.279
Tetschen*	134.622	20.016	34.974	2.016	20.499
Theresienstadt	120.258	33.948	30.258	2.214	7.857
Theusing	39.330	954	3.960	126	2.640
Tinischt	14.274	738	1.926	....	1.236
Trautenau	463.572	23.958	38.934	6.552	16.098
Trebnitz	34.992	3.744	6.750	108	1.451
Türmitz	40.896	522	4.428	108	1.385
Turnau	73.584	11.070	64.962	6.336	12.459
Tuschkau	34.776	4.122	2.250	774	1.616
Tyssa	41.922	738	3.456	54	1.563
Unhoscht	21.384	9.360	3.258	756	1.752
Unterhaid	29.124	2.124	1.584	54	1.213
Wallern	19.602	1.368	1.800	72	1.209
Wällischbirken	17.208	1.908	6.480	288	1.844
Waltsch	11.808	558	1.944	....	1.197
Wamberg	31.410	3.168	4.338	18	1.196
Warnsdorf	144.846	7.326	26.190	2.088	2.319
Wartenberg	26.244	1.224	4.986	216	18.025
Wegstädtl	43.650	12.618	7.974	558	1.247
Weipert	49.824	8.622	14.112	630	3.356
Weisswasser	36.144	7.668	5.148	558	5.349
Weitentrebetitsch	14.706	864	2.718	54	2.542
Weckelsdorf	15.336	702	5.202	72	1.528
Welim	13.716	1.260	1.260	18	1.509
Welwarn	26.370	3.744	3.356	486	1.812

Digitized by Google

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Wernstadt	28.890	3.510	3.132	36	2.615
Weseritz	19.188	5.202	2.718	486	1.651
Wessely	28.494	5.904	5.292	648	2.359
Wichstadtl	12.492	2.196	918	36	1.180
Wiesenthal	28.044	720	4.014	36	5.472
Wildenschwert	59.976	12.798	45.018	1.332	6.782
Wildstein	59.688	5.040	7.164	954	8.646
Willimow	47.376	2.448	4.932	144	1.149
Winterberg	120.420	12.906	36.882	1.170	7.119
Wischehrad	130.770	2.538	6.912	54	3.182
Wisotschan	14.436	1.098	802	....	1.367
Wittingau	63.882	15.498	22.230	1.962	7.707
Wlaschim	56.556	20.088	3.420	360	3.157
Wodnian	31.878	10.188	5.670	504	5.477
Wolin	24.066	9.864	10.908	468	3.904
Worlik	31.068	1.512	5.292	144	1.891
Wotfitz	168.975	49.806	41.202	2.448	4.037
Wrschowitz	19.728	1.692	13.338	18	3.221
Zasmuk	46.584	4.428	6.480	198	2.568
Zbirow	66.582	18.234	6.894	792	3.361
Zbraslawitz	15.552	1.692	4.734	90	2.410
Zditz	14.850	1.728	1.944	18	1.404
Zebrak	25.182	2.178	3.528	54	1.839
Zeidler	22.554	900	3.654	108	1.420
Zetlisch, Alt-	16.488	972	5.220	36	1.415
Zleb	22.230	1.602	1.764	....	1.423
Zlonitz	80.532	3.942	5.580	....	2.468
Zwickau	117.090	6.624	15.282	936	5.824
Mähren.					
Adamsthal	17.460	756	6.336	108	1.133
Altendorf	9.540	612	1.224	144	1.039
Altstadt	19.080	846	1.458	198	1.673
Auspitz	41.022	7.668	9.198	1.458	3.657

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück	Stück	Stück	Stück	Gulden
Aussee	18.360	2.502	3.024	162	1.782
Austerlitz	38.538	3,078	10,818	1,332	3.681
Baern	26.460	1,296	3.276	288	2,579
Bautsch	18.360	1.206	3.024	126	1.599
Bisenz	41.418	3.888	7.380	414	4.694
Bistřitz am Hostein	16.236	810	2.196	216	1.880
Bistřitz bei Saar	16,578	1.242	1.962	180	2.107
Bittesch, Gross-	13,860	360	1.278	108	1.265
Blansko	27.720	2.070	3,924	216	4.049
Bobrau, Ober-	10.800	486	1.512	90	1.020
Bodenstadt	18.198	558	3.906	198	1.402
Bölten	14.760	378	2,286	108	1,565
Boikowitz	15,858	702	1.854	144	1.327
Boskowitz	59.472	1,080	8.208	540	3.452
Brünn*	6,855.640	1,138.140	408.466	51.750	276.941
Brüsau	25.380	2.160	2.898	342	2.859
Brumow	22.860	1.638	4.104	288	1.940
Buchlowitz	14.580	1.476	1.728	162	1.365
Budwitz	19.260	4.014	5.760	558	2.926
Butschowitz	19,872	972	7.956	252	3.501
Cernahora	11.880	390	1.058	72	1.384
Chropin	12,654	684	1.224	90	1.503
Czeitsch	11.160	414	1.314	126	1,296
Datschitz	23.418	1,710	4.104	648	2.783
Deutsch-Liebau	14,760	558	2,376	108	1,254
Drahanowitz	10.818	342	1.080	126	1.339
Dürnholz	13.860	522	2.430	144	1.624
Eibenschütz	58,680	5.004	8.208	1.080	3.810
Eisenberg	10.458	450	2,250	90	1.245
Eisgrub	13.860	774	2,538	198	1,693
Eywanowitz	11,718	342	2.466	72	1.475
Frain	14.598	486	3.006	108	1.738
Frankstadt	25.236	378	4.014	198	3.692
Fratting	15.840	666	3.132	252	2,008
Freiberg	29.718	954	2,916	378	2.560

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	portopflichtige	portofreie	portopflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Friedland bei Mistek	30.420	1.080	3.258	324	3.365
Fulnek	50.472	3.078	8.028	450	4.244
Gaya	82.836	7.164	14.256	666	7.863
Gewitsch	16.560	990	1.314	216	2.418
Göding	63.378	10.800	8.136	1.998	8.124
Goldenstein	9.720	378	1.080	72	1.085
Grussbach	12.654	846	1.206	144	1.778
Hannsdorf	13.338	756	1.872	180	2.115
Hof	14.040	1.242	2.142	126	1.966
Hohenstadt*	32.580	1.494	3.798	648	5.873
Holleschau	40.140	2.214	4.050	702	6.474
Hombok	15.138	684	2.214	108	3.022
Hradek	10.080	396	1.512	90	1.200
Hrottowitz	12.672	990	1.296	126	1.236
Hullein	13.680	1.206	1.890	108	1.402
Jamnitz	17.298	1.278	1.692	324	1.837
Jaromeritz	13.176	702	2.124	90	1.904
Iglau*	576.252	17.118	153.036	4.104	35.695
Ingrowitz	13.320	864	1.026	144	1.472
Joslowitz	15.498	936	1.584	162	1.972
Kanitz	14.940	756	2.124	180	2.125
Karlowitz, Gross-	29.538	954	2 898	234	3.952
Keltsch	11.160	738	1.008	90	1.324
Klobouk bei Auspitz	13.878	576	1.872	306	1.393
Klobouk bei Brumow	15.372	522	1.998	288	1.733
Königsfeld	14.058	4.104	2.322	540	1.519
Kojetein	31.140	2.196	5.940	828	3.157
Konitz	12.798	630	1.476	108	1.523
Koritschan	23.040	1.566	3.024	756	1.936
Kostel	14.238	702	1.566	162	1.672
Kremsier	108.054	7.038	21.078	1.368	10.516
Křižanau	11.340	450	972	90	1.198
Kromau	26.298	4.032	2.952	936	3.318
Kunstadt	11.736	612	1.314	108	1.364
Kwassitz	13.860	774	1.944	144	1.776

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Langendorf, Unter-	12.078	486	1.368	108	1.151
Leipnik	68.760	8.064	14.580	1.404	5.705
Lettowitz	25.236	1.008	4.086	342	2.018
Liebau, Stadt	15.858	396	2.430	72	1.322
Lissitz	11.772	558	1.098	72	1.256
Littau	58.140	3.996	11.394	792	4.800
Loschitz	23.418	846	3.762	468	2.359
Luhatschowitz	14.940	666	1.962	108	1.208
Lundenburg*	125.756	1.602	15.840	756	13.924
Mährisch-Ostrau	132.102	8.028	25.218	2.412	16.649
Meseritsch, Gross-	75.618	6.480	14.958	1.332	6.041
Misslitz	27.540	2.340	3.906	342	3.658
Mistek	102.672	4.032	14.580	1.080	8.129
Mödritz	10.062	396	954	72	1.007
Müglitz	60.480	2.304	7.632	738	4.324
Nakl	12.438	540	1.458	108	1.644
Namiest	36.378	756	2.752	72	2.977
Napagedl	41.490	3.078	7.650	934	2.634
Nesselsdorf	12.438	234	1.116	72	1.358
Neustadt	35.820	3.114	3.690	1.080	5.217
Neustadtl	19.458	1.224	2.178	486	2.806
Neutitschein*	107.820	11.880	25.020	1.458	13.057
Nezamislitz	12.600	576	2.412	108	1.532
Nikolsburg	70.992	14.040	16.920	2.484	6.456
Oels	17.820	774	1.728	108	1.828
Olmütz*	2,290.014	108.936	185.580	12.798	106.970
Pawlowitz bei Auspitz	13.680	1.422	2.448	270	1.389
Petersdorf	11.160	972	1.872	108	1.228
Pirnitz	11.538	864	1.854	108	1.272
Plumenau	10.836	666	1.116	72	1.268
Pohrlitz	21.960	972	2.844	144	3.325
Prerau	126.162	3.078	13.680	1.386	7.005
Prossnitz	216.198	10.980	27.180	1.980	16.077
Raitz	11.880	972	1.728	414	1.392
Raussnitz, Neu-	12.978	990	1.854	648	1.571

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Römerstadt	64.098	3.222	10.980	972	5.076
Rothwasser	43.920	1.710	8.028	882	4.549
Rožnau	35.658	1.494	4.104	504	2.856
Saar	38.340	2.016	6.012	1.080	3.694
Schaffa	14.778	558	2.016	108	2.665
Schattau	12.960	486	1.386	72	1.585
Schelletau	9.036	342	1.008	72	1.001
Schildberg	10.872	450	1.152	108	1.106
Schönberg	192.618	9.900	21.636	1.278	16.271
Seelowitz	24.336	1.134	2.268	162	5.050
Sokolnitz	11.700	252	1.116	108	1.267
Stefanau	12.078	774	1.242	108	1.306
Steinitz	12.780	864	1.548	108	1.769
Sternberg	129.672	9.558	20.736	1.764	12.572
Strassnitz	41.022	2.430	7.488	702	5.021
Studein	10.080	342	1.080	72	1.074
Teltsch	49.400	2.754	8.136	702	4.394
Tischnowitz	15.858	702	1.764	252	2.673
Trebitsch	64.440	7.056	3.912	972	8.156
Triesch	15.498	990	1.710	288	1.743
Třechitz	10.620	486	1.062	108	1.140
Trübau	81.720	10.800	13.140	2.520	7.801
Turas	13.536	594	1.116	144	1.534
Ullersdorf	11.340	360	1.026	108	1.402
Ungarisch-Brod	54.054	9.720	10.854	738	3.917
Ungarisch-Hradisch	221.418	18.198	17.100	3.276	10.117
Wallachisch-Meseritsch	52.236	5.418	13.680	1.260	5.934
Weisskirchen	102.600	10.440	16.560	1.710	10.538
Wessely	19.458	972	3.024	198	2.667
Wiesenberg	13.140	864	1.278	180	1.717
Wischau	95.400	4.104	10.260	1.008	7.794
Wissowitz	13.140	756	1.404	198	2.311
Witkowitz	12.636	684	2.520	108	2.077
Wsetin	39.258	1.296	4.608	252	4.925
Zastawka bei Rossitz	16.380	864	1.584	216	3.414

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Zauchtl	15.120	594	1.386	108	2.125
Zdaunek	14.418	774	1.296	72	1.731
Zlabings	18.180	954	1.638	234	2.726
Zlin	11.898	684	1.134	108	1.246
Znaim*	486.972	18.036	55.854	3.996	27.903
Zöptau	20.700	1.644	2.466	216	4.273
Zwittau	82.080	8.136	19.818	1.152	8.339
Schlesien.					
Barzdorf	12.240	288	2.718	198	1.504
Bennisch	23.220	972	5.760	144	3.470
Bielitz*	315.072	14.220	34.218	2.538	27.184
Engelsberg	19.440	918	3.114	252	1.795
Freistadt	21.618	1.512	4.680	324	3.346
Freiwaldau	113.472	8.460	20.178	1.476	8.199
Freudenthal	82.854	11.718	19.620	1.782	8.722
Friedeberg	13.320	774	2.682	216	1.658
Friedek	79.236	7.020	15.678	972	8.148
Gräfenberg	9.612	252	1.242	108	1.118
Hennersdorf	14.238	990	3.006	162	1.670
Hillersdorf	10.980	1.152	1.674	108	1.264
Hotzenplotz	41.418	3.186	10.998	1.116	4.015
Hruschau	19.872	1.098	2.826	378	2.320
Jablunkau	17.640	990	2.646	180	2.037
Jägerndorf*	127.890	12.420	17.838	1.368	9.601
Jauernig	21.258	1.764	5.526	432	3.828
Karwin	20.160	1.602	3.186	414	3.376
Königsberg	12.618	1.098	1.692	126	1.523
Lichtewerden	12.240	864	2.232	144	1.750
Lindewiese, Nieder-	13.158	270	1.512	108	1.684
Mohrau, Klein-	13.572	378	1.566	108	1.845
Niklasdorf	18.954	468	2.070	162	1.685
Oderberg	28.638	1.350	4.122	450	3.677
Odrau	32.220	1.926	6.858	522	4.626

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Olbersdorf	16.398	414	1.422	288	2.147
Orlau	15.840	252	1.494	144	2.486
Röwersdorf	10.080	234	1.098	108	1.342
Schönbrunn	14.238	504	1.476	198	1.790
Skotschau	24.336	2.178	2.394	234	3.096
Spachendorf	8.244	180	972	108	1.077
Stauding	15.678	1.116	2.196	149	2.523
Suchau	9.540	270	1.116	108	1.113
Teschen*	230.418	22.680	32.436	1.260	20.974
Troppau*	622.836	81.108	78.840	15.480	83.413
Ustron	24.120	738	3.780	162	1.789
Wagstadt	41.436	1.440	5.472	324	3.569
Weidenau	28.458	1.530	3.042	270	2.566
Wigstadtl	29.754	1.116	3.222	378	2.660
Würbenthal	41.472	3.978	4.464	990	3.564
Zuckmantel	48.618	4.860	7.218	1.188	3.736
Galizien.					
Andrychau	18.468	4.158	3.132	180	2.324
Belz	39.618	4.104	6.336	198	2.807
Biała*	216.918	13.716	44.460	1.998	17.403
Biecz	9.540	3.312	1.854	....	1.196
Bircza	41.778	25.848	2.016	1.296	1.349
Bóbrka	28.800	15.552	2.934	792	1.316
Bochnia*	81.954	34.596	6.372	1.098	10.040
Bohorodczan	13.988	7.272	2.304	342	1.451
Bolechow	72.646	59.346	10.188	2.034	4.012
Bołszowce	36.846	3.780	1.854	18	1.252
Borszczów	15.336	20.736	3.258	1 368	1.174
Borysław	20.970	5.220	864	18	2.353
Brody*	445.958	33.768	68.508	6.516	46.408
Brzesko	26.332	12.690	4.518	1.170	2.181
Brzezan*	127.970	49.446	29.564	6.102	9.996

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Brzozów	15.480	13.248	4.382	864	2.003
Buczacz	122.266	64.332	19.206	2.340	6.685
Budzanów	19.422	10.774	5.544	324	1.923
Bukaczowce	14.092	10.630	2.682	198	1.670
Bursztyn	44.100	4.536	5.436	198	1.952
Busk	47.180	16.848	3.572	414	1.033
Chodorów	17.756	11.070	4.446	216	1.474
Chorostkow	15.768	3.168	2.574	162	1.829
Cieszanów	48.534	42.576	6.588	810	1.821
Chrzanów	75.180	22.590	6.012	1.728	2.627
Ciężkowice	21.474	8.730	1.116	1.152	1.437
Czortków	92.890	58.698	17.748	8.838	4.118
Dąbrowa	30.096	10.908	2.322	486	1.924
Delatyn	12.924	6.588	2.178	648	1.657
Dembica	59.382	8.676	8.928	756	4.825
Dobromil	23.076	10.458	5.976	522	2.326
Dolina	51.066	17.928	6.228	1.278	3.151
Drohobycz*	138.050	32.052	15.882	2.016	9.187
Dubiecko	13.842	6.696	1.994	162	1.346
Dukla	43.498	5.174	6.534	828	2.995
Dynów	14.724	5.346	2.052	216	1.723
Dzików	36.234	24.804	11.160	1.386	3.404
Frysztak	29.214	10.908	3.042	234	1.078
Gliniany	19.000	9.122	5.112	252	1.080
Głogów	62.594	18.720	3.582	378	1.245
Gorlice	87.586	15.948	11.376	1.908	4.331
Gródek bei Lemberg	143.810	25.690	9.630	2.070	3.271
Grybów	16.174	9.324	1.890	396	2.256
Grzymałów	44.730	12.690	6.012	216	3.355
Gwózdżiec	10.748	5.040	2.574	252	1.435
Halicz	9.864	4.032	2.736	72	1.815
Horodènka	86.038	23.544	16.938	2.574	3.856
Husiatyn	168.424	32.212	10.314	1.048	8.863
Jagielnica	11.214	7.236	1.998	108	1.018
Janów bei Trembowla	7.920	1.620	1.764	....	1.901

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Jaroslau*	197.658	20.340	19.208	3.950	15.300
Jasło	44.526	7.614	5.166	918	3.323
Jaworów	58.698	23.544	6.840	702	3.178
Jazłowiec	42.984	10.440	3.374	90	1.744
Jezierzany	14.720	1.620	2.178	18	1.433
Kałusz	109.728	29.052	9.648	1.512	5.094
Kalwarya	21.708	4.662	2.286	126	1.222
Kamionka strumiłowa	34.216	16.218	7.866	900	2.039
Kańczuga	54.054	7.398	5.238	522	1.174
Kenty	39.402	14.814	4.438	288	2.387
Klasno	38.304	954	558	162	1.793
Kolbuszów	39.076	2.538	1.818	270	2.252
Kolomea*	245.788	50.612	21.346	2.952	23.527
Komarno	24.606	9.486	6.444	198	1.682
Kopeczyńce	6.822	....	3.078	486	2.745
Korolówka	24.678	4.878	3.222	54	1.447
Kossów	30.708	13.768	3.750	720	1.307
Kozowa	15.552	4.716	2.448	72	1.371
Krakau*	1,458.146	121.482	104.868	6.930	124.053
Krakowiec	29.608	5.148	1.674	90	1.736
Krasne	12.380	2.934	1.944	234	1.179
Krosno	26.066	13.878	4.544	1.224	3.624
Krzeszowice	33.516	8.514	3.528	72	2.982
Krynica	14.922	9.684	1.188	90	2.587
Krystynopol	25.992	2.574	3.528	72	1.481
Kutty	19.710	7.956	3.042	1.044	1.755
Łańcut	86.364	38.664	12.609	3.636	4.039
Lemberg*	1,654.709	463.738	146.062	120.546	205.723
Leżajsk	68.580	15.066	2.412	2.106	2.315
Limanowa	75.312	18.162	4.340	1.980	1.794
Lisko	29.332	18.162	4.458	1.278	2.253
Łopatyn	9.198	4.338	3.564	972	1.117
Lubaczów	28.180	8.028	1.926	288	1.367
Łupków	8.100	432	1.314	18	1.110
Lutowiska	29.132	8.658	3.132	126	1.389

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Mielec	27.692	23.342	6.876	360	3.219
Mielnica	19.584	1.602	2.996	342	2.129
Mikołajów	25.378	6.400	2.556	468	1.436
Mikulińce	33.102	13.626	4.734	306	2.278
Milatyn nowy	7.956	3.384	954	......	1.373
Monasterzyska	28.656	5.472	5.958	630	3.318
Mósciska	76.752	17.046	10.638	720	3.372
Mosty wielkie	41.346	8.244	11.826	684	1.569
Muszyna	10.476	1.332	2.178	918	2.009
Myślenice	17.514	20.268	2.898	864	1.146
Nadworna	29.844	17.550	6.768	810	3.079
Neumarkt	40.068	7.902	5.346	756	2.360
Niepołomice	21.752	10.170	2.592	252	1.415
Nisko	15.948	13.914	1.530	468	1.728
Obertyn	30.914	3.690	4.104	234	1.092
Oleszyce	14.814	2.592	1.998	90	1.402
Oswięćim	59.706	8.532	8.982	558	4.001
Ottynia	18.918	3.078	2.044	......	1.806
Pilzno	23.994	11.880	1.242	954	1.579
Podgórze	124.560	13.212	4.788	126	4.859
Podhayce	29.052	10.458	5.508	342	3.668
Podkamień bei Brody	14.796	3.420	1.224	......	1.154
Podwołóczyska*	153.414	4.212	9.918	432	13.953
Potok złoty	42.924	5.168	3.330	252	1.233
Przemyśl*	413.512	65.718	26.460	4.436	31.687
Premyślany	20.592	9.666	2.682	810	2.076
Przeworsk	36.108	11.016	4.356	126	2.545
Radomysl bei Dembica	19.422	1.602	5.328	126	2.037
Radymno	27.522	4.786	2.070	198	2.278
Radziechów	33.750	8.086	1.728	......	2.050
Rawa ruska	193.134	33.480	4.662	594	2.102
Rayeza	12.150	990	1.350	......	1.209
Rohatyn	67.158	19.314	6.666	2.178	2.481
Ropczyce	34.128	24.138	3.024	396	1.676
Rozdól	12.690	1.332	1.710	72	1.485

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige	portofreie	Fahrpostsendungen porto-pflichtige	portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Rożniatów	17.748	5.814	1.926	36	1.154
Rozwadów	26.858	6.624	4.068	990	2.502
Rudki	23.886	11.358	2.286	756	1.713
Rudnik	10.098	1.098	1.692	54	1.414
Rymanów	13.734	9.306	2.258	180	2.114
Rzeszów*	180.594	66.510	18.180	3.150	23.358
Sądowa Wisznia	52.128	8.694	5.706	594	1.709
Sambor*	99.900	42.956	16.578	2.862	8.544
Sandec, Alt-	24.716	6.624	2.016	288	1.800
Sandec, Neu-*	75.300	52.344	14.706	2.466	14.797
Sanok	159.534	93.888	16.616	1.026	3.801
Sassów	24.480	882	2.718	36	1.494
Saybusch	91.602	9.234	10.560	810	5.638
Sędziszów	19.458	1.044	2.358	144	2.426
Sieniawa	30.716	7.308	4.374	144	1.607
Skała	24.166	2.070	7.326	162	3.810
Skałat	34.938	10.872	3.906	378	2.211
Skole	15.534	5.976	2.268	288	1.526
Śniatyn	62.658	24.534	8.838	1.116	5.297
Sokal	73.054	17.586	7.956	110	3.951
Sokołów bei Rzeszów	22.662	6.614	4.374	234	1.490
Sołotwina	11.390	13.194	1.404	72	1.433
Stanislau*	419.878	76.040	47.610	6.804	36.219
Staremiasto	16.372	11.682	2.304	360	1.441
Strusów	11.954	864	2.628	144	1.080
Stry	121.500	22.734	31.572	3.654	7.116
Strzyżów	25.956	10.638	4.806	234	1.657
Szczakowa*	71.280	1.656	2.556	108	2.222
Szczawnica	39.690	1.026	900	162	2.169
Szczucin	13.590	774	1.548	54	1.196
Tarnopol*	301.790	73.062	34.686	5.346	27.524
Tarnów*	370.756	98.802	45.702	5.230	45.937
Tłumacz	25.668	5.256	8.298	3.078	3.059
Tłuste	33.796	17.404	6.102	198	2.517
Trembowla	14.976	5.922	1.368	72	1.683

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	portopflichtige	portofreie	portopflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Trzebina	18.414	1.918	702	252	1.027
Turka	32.598	14.184	5.346	774	1.813
Tyczyn	9.324	9.018	972	1.224	1.338
Tysmienica	28.170	9.900	2.358	306	2.020
Uhnow	12.096	3.078	1.818	90	1.476
Ulanów	16.794	8.172	2.980	54	1.942
Ułaszkowce	7.600	1.044	1.296	18	1.062
Uscie zielone	17.532	3.780	1.800	90	1.279
Uścieczko	7.218	4.734	1.728	36	1.088
Ustrzyki dolne	20.556	6.318	2.682	216	1.811
Wadowice	52.214	34.452	10.998	2.682	4.524
Wieliczka	42.030	13.156	6.210	756	3.210
Wiśnitz	23.068	6.588	5.760	144	1.419
Woynicz	23.688	7.596	3.060	54	1.605
Woyniłow	8.560	3.924	1.908	90	1.032
Zablotow	18.814	3.384	3.186	1.008	1.239
Zagorz	23.580	3.060	1.476	180	1.123
Zaleszczyki	157.694	81.918	57.114	21.780	5.089
Załosce	34.650	5.760	1.782	180	1.921
Zator	16.308	4.842	1.242	72	1.119
Zbaraz	18.052	11.564	6.084	630	2.627
Zbórow	45.834	8.154	10.152	90	1.991
Złoczow*	116.658	65.520	15.984	4.500	7.554
Zólkiew	45.936	32.512	5.346	1.152	3.103
Zołynia	21.808	846	1.962	....	1.496
Żmigród	11.718	4.590	3.906	18	2.006
Żurawno	37.386	4.914	5.436	234	1.976
Zydaczów	36.216	27.298	1.026	702	1.006
Bukowina.					
Czernowitz*	579.996	116.460	106.524	10.818	64.511
Gurahumora	24.552	11.160	2.610	1.270	2.270
Itzkany, Bahnhof*	152.028	12.474	39.816	1.554	7.120
Kimpolung	10.584	8.334	2.574	1.738	2.562

Länder und Standort der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Kotzmann	34.740	17.382	6.966	900	1.076
Nowoselitza	22.890	1.818	2.790	318	1.831
Radautz	158.044	28.566	10.422	2.538	5.270
Sadagóra	67.090	15.390	5.202	1.774	3.987
Sereth	44.208	12.420	5.490	1.224	3.587
Storozynetz	16.362	10.642	3.424	1.378	1.883
Suczawa*	91.986	30.734	9.288	1.116	8.105
Sinoutz, Unter-	34.758	3,852	6.268	1.162	3.067
Waszkoutz	10.008	1,926	1.864	418	1.213
Watra Dorna	30,086	6.012	1.864	324	1,795
Wikow, Unter-	19.170	10.422	1.206	1,062	1.203
Wiśnicz	43.668	14.868	8,424	1.476	3.242
Dalmatien.					
Budua	12.370	1,190	7.975	880	1.711
Castelnuovo	25.975	2.600	10.290	1.675	2.715
Cattaro*.	126.792	12.900	12.920	3.520	7.366
Curzola	25.139	2.600	8.760	1,480	2.426
Knin	19,980	1.482	6,300	1,430	2.185
Lesina	14.280	1.700	1.300	1.475	1.061
Lissa	15.300	1.560	2.100	1.250	1.286
Macarsca	17.950	1.160	5.790	1.040	2.400
Obbrovazzo	10.390	860	2.500	760	1,016
Orebić	12,040	540	1.600	650	1,063
Ragusa*	354.340	48.590	24.840	11.300	12,096
S. Pietro	18.530	840	3.210	720	1.223
Sebenico*	83.640	9.500	8.360	1,900	5.220
Sign	19.970	1.030	2,730	780	2,080
Spalato*	387.975	47.700	26,100	12.890	13.035
Trau	16,300	950	2.700	830	1,369
Zara*	556.270	78.470	72.980	25.100	18 220

Entwickelung

des

österreichischen Postwesens

vom

Jahre 1847 bis 1874

und

vergleichende Statistik

des

Postverkehrs der europäischen Staaten

im Jahre 1874.

1. Entwickelung des österreichischen

Jahre	Postanstalten		Briefpost-Verkehr[1]		Fahrpost-	
	Zahl	Zunahme	Stücke	Zu- oder Abnahme	Ordinäre Packete	
					Zollpfund	Zu- oder Abnahme
		Procent		Procent		Procent
1847	1.063	....	19,039.071	.....	5,410.289	......
1848	1.094	2·9	20,736.900	8·9	5,088.550	—5·9
1849	1.147	4·8	23,158.253	11·7	4,892.067	—3·9
1850	1.278	11·4	26,071.300	12·6	5,792.195	18·4
1851	1.418	10·9	29,242.160	12·2	6,259.939	8·1
1852	1.459	2·9	32,110.347	9·8	7,846.110	25·3
1853	1.487	1·9	37,412.762	16·5	8,623.405	9·9
1854	1.504	1·1	43,385.982	16·0	9,073.311	5·2
1855	1.507	0,2	46,438.164	7·0	11,497.614	26·7
1856	1.532	1·7	47,695.184	2·7	11,913.377	3·6
1857	1.548	1·0	50,011.016	4·9	12,926.358	8·5
1858	1.579	2·0	54,546.957	9·1	13,578.434	5·0
1859	1.614	2·2	66,521.764	21·9	8,728.552	—35·7
1860	1.638	1·5	60,391.635	—9·2	9,243.354	5·9
1861	1.670	1·9	65,587.612	8·6	10,930.597	18·3
1862	1.737	3·9	73,427.280	11·9	9,300.027	—14·9
1863	1.802	3·7	73,774.495	0·5	9,633.125	3·6
1864	1.857	3·1	81,310.148	10·2	8,623.544	—10·5
1865	1.926	3·7	81,088.662	—0·3	11,183.851	29·7
1866	2.014	4·6	86,090.591	6·2	9,189.566	—17·8
1867	2.225	10·5	106,904.000	24·2	12,503.959	36·1
1868	2.406	8·1	113,655.000	6·3	14,400.383	15·2
1869	2.929	21·7	127,982.435	12·6	14,859.647	3·2
1870 [2]	3.215	9·8	148,499.102	16·0	15,875.834	6·8
1871 [2]	3.512	9·2	169,105.395	13·9	19,222.494	21·1
1872 [2]	3.990	13·7	205,176.140	21·4	24,744.589	28·6
1873 [2]	4.171	4·5	266,698.524	29·9	21,576.853	—14·6
1874 [2]	4.323	3·6	245,935.879	—7·8	24,473.168	13·4

[1]) Ohne Zeitungs- und Postanweisungs-Verkehr.
[2]) Mit Inbegriff der Correspondenzkarten.

Digitized by Google

Postwesens vom Jahre 1847 bis 1874.

Verkehr		Finanzielle Ergebnisse			
Geld- und Werthsendungen		Einnahmen	Zu- oder Abnahme	Ausgaben	Zu- oder Abnahme
Gulden	Zu- oder Abnahme				
	Procent	Gulden	Procent	Gulden	Procent
251,797.480	....	5,951.556	....	4,485.000	....
268,955.464	6·8	5,876.759	—1·3	5,010.562	11·7
368,676.050	37·1	6,058.024	3·1	5,403.624	7·8
425,015.402	15·3	6,270.567	3·5	5,524.240	2·2
452,678.764	6·5	6,494.676	3·6	6,059.362	9·7
674,786.365	49·1	6,998.986	7·8	6,219.891	2·6
616,448.714	—9·5	6,952.639	—0·6	5,967.439	—4·1
770,089.771	24·9	7,464.569	7·4	6,217.795	4·2
1.128,956.386	46·6	7,951.664	6·5	6,562.320	5·5
1.075,547.594	—4·7	8,493.992	6·8	6,696.700	5·1
941,505.500	—12·5	8,342.052	—1·8	6,674.043	—0·3
893,985.942	—5·0	8,012.922	—3·9	6,668.772	—0·1
2.151,490.136	140·8	8,202·071	2·4	6,321.397	—5·2
2.458,587.551	14·3	8,468.076	3·2	6,253.291	—1·1
2.485,374.181	1·7	8,613.305	1·7	6,039.435	—3·4
2.068,542.542	—16·7	8,752.998	1·6	6,200.585	2·7
2.335,754.388	12.9	10,485.339	19·8	8,372.909	35·0
1.907,107.616	—18.4	9,388.765	—10·5	6,421.509	—23·3
2.131,970.128	11·8	9,271.223	—1·3	6,235.730	—2·9
2.025,523.161	—5·0	8,273.295	—10.8	6,378.370	2·3
2.708,292.000	33·7	8,871.696	7·2	6,706.099	5·1
2.307,000.000	—14·8	8,968.155	1·1	7,120.232	6·2
2.536,476.957	9.9	10,040.340	12·0	8,070.581	13·3
2.684,791.210	5·8	10,658.470	6·2	8,925.000	10·6
2.607,009.317	—2·9	11,839.130	11·1	9,338.270	4·3
3.318,009.673	27·3	12,979.410	9·6	10,862.850	16·3
4.270,632.849	28·7	14,009.660	7·9	12,465.120	14·7
3.062,537.492	—28·2	14,278.490	1·9	14,533.830	16·6

Staaten	Flächen-inhalt	Gesammt-bevölkerung (letzte Aufnahme)	Zahl der Post-anstalten	Auf eine Postanstalt entfallen		Post-Personale
	Quadrat-Kilometer			Quadrat-Kilometer	Einwohner	
Grossbritannien u. Irland.	314.950	31,845.379	12.780	24·6	2.492	43.982
Dänemark [2])	38.237	1,784.741	432	88·4	4.131	345
Norwegen	316.694	1,760.000	807	392·4	2.181	1.086
Schweden	444.846	4,250.412	1.152	386·1	3.689	2.301
Russland (ohne Finnland)	20,380.219	83,853.807	3.200	6.368·8	26.204	12.830
Oesterreich-Ungarn	624.045	35,904.435	6.253	99·8	5.742	16.729
Gebiet des Reichsrathes	300.191	20,394.980	4.323	69·4	4.718	12.621
Gebiet der ung. Krone [4])	323.854	15,509.455	1.930	167·8	8.036	4.108
Schweiz	41.418	2,669.147	2.688	15·4	993	4.868
Deutsches Reich	544.907	41,060.846	7.899	69·0	5.198	61.990
Reichs-Postgebiet	449.536	34,378.857	6.238	72·1	5.511	53.955
Bayern	75.863	4,863.450	1.173	64·6	4.146	4.272
Württemberg	19.508	1,818.539	488	39·9	3.726	3.763
Niederlande	32.875	3,674.402	1.205	27·3	3.049	3.143
Luxemburg	2.587	197.528	46	56·2	4.294	219
Belgien	29.455	5,253.821	479	61.4	10.968	3.272
Frankreich	528.577	36,102.921	5.369	98·5	6.724	31.075
Italien [2])	296.305	26,801.154	2.810	105·5	9.538	10.704
Griechenland	50.212	1,457.894	139	361·2	10.488	173
Türkei	369.257	9,791.582	534	691·5	18.336	713 [6])
Romanien	121.154	4,800.000	274	442·2	17.518	494

[1]) In der Zahl für Waarenproben und Drucksachen begriffen.

[2]) Daten vom Jahre 1873.

[3]) In der Briefzahl eingerechnet.

[4]) Unter dem Briefpostverkehre befinden sich 12,422.398 frankirte, 1,383.606 unfrankirte, 11,021.432 portofreie 3,040.998 Pfund und 5,953.418 Stück Geld- und Werthsendungen im Gewichte von 13,591.756 Pfund und im Werthe von jene der Postnachnahmen 923.257 Stück im Betrage von 9,915.417 Gulden, und jene der Postmandate 13.520 Stück

[5]) Hierüber fehlen die Daten.

[6]) Post- und Telegraphenbeamte.

meisten Staaten Europa's im Jahre 1874.

Briefpost-Verkehr				Auf einen Einwohner entfallen		Betriebs-	
Briefe und Correspondenzkarten	Waarenproben, Drucksachen etc.	Zeitungen	Zusammen	Briefe	Zeitungen	Einnahmen	Ausgaben
Stück						Gulden österr. Währung	
1,046.000.000	259,000.000	[1])	1,305.000.000	32·8	?	57,516.000	39,152.130
16,487.777	[2])	15,134.812	31,622.589	9·2	8·5	1,851.584	1,532.282
6,318.922	[3])	82.814	6,401.736	3·5	0·1	834·398	809.988
16,037.600	353.000	1,204.900	17,595.500	3·8	0·3	2,282.750	2,305.750
55,775.175	2,218.211	29,019.880	87,013.266	0·7	0·4	16,093.314	15,842.591
282,650.583	31,958.846	81,965.342	396,574.771	7·9	2·3	19,262.034	19,166.128
220,673.881	25,261.998	58,276.908	304,212.787	10·8	2·9	14,278.490	14,533.830
61,976.702	6,696.848	23,688.434	92,361.984	4·0	1·5	4,983.544	4,632.298
63,252.884	19,925.200	44,262.996	127,441.080	23·7	16·6	5,786.249	5,573.018
591,204.474	84,394.469	356,126.808	1,031.725.751	14·4	8·7	57,556.975	53,374.347
518,802.800	75,674.351	259,222.176	853,699.327	15·1	7·5	48,905.862	44,843.714
49,185.760	5,220.774	71,560.689	125,967.223	10·1	14·7	3,590.829	3,527.826
23,215.914	3,499.344	25,343.943	52,059.201	12·7	13·9	5,060.284	5,002.807
51,888.357	9,681.739	24,216.421	85,786.517	14·1	6·6	2,262.017	1,591.083
2,067.244	387.707	1,224.899	3,679.850	10·5	6·2	112.392	[5])
64,956.879	31,181.397	58,825.598	154,963.874	12·4	11·2	3,536.009	2,211.294
366,506.169	178.179.369	174,691.151	719,376.689	10·2	4·8	45,397.842	28,451.012
102,810.600	30,764.600	67,361.000	200,936.200	3·8	2·5	8,961.187	7,936.122
2,163.046	1,286.499	[1])	3,449.545	1·5	?	274.774	207.744
2,399.000	64.555	1,200.000	3,663.555	0·2	0·1	1,321.120	890·590
3,938.322	2,149.404	[1])	6,087.726	0·8	?	213.785	290.798

Briefe und 7,149.266 Correspondenzkarten; unter dem FahrPost-Verkehre 570.856 ordinäre Packete im Gewichte von 1,137.480.994 Gulden. Die Anzahl der Postanweisungen beträgt 1,344.402 Stück im Betrage von 71,911.046 Gulden, im Betrage von 133.807 Gulden. Auf den Poststrassen sind 17.367 Personen befördert worden.

Nachrichten

über

Industrie, Handel und Verkehr

aus dem

Statistischen Departement

im

K. K. Handels-Ministerium.

VIII. Band. III. Heft.

Amtlicher Bericht über die Geschäftsthätigkeit des k. k. Handels-Ministeriums

während des Jahres 1875.

Wien, 1876.

Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

In Commission bei Ferd. Meyer,

Tuchlauben Nr. 26.

I.

Organisation und Ressort des k. k. Handels-Ministeriums.

A.

K. k. Handels-Ministerium.

Der Wirkungskreis des k. k. Handels-Ministeriums, welcher durch die Allerhöchste Entschliessung vom 10. April 1861 (Ministerial-Verordnung vom 20. April 1861, R. G. Bl. Nr. 49) festgestellt, durch das Allerhöchste Handschreiben vom 30. August 1862 (Ministerial-Erlass vom 15. October 1862, Post-Verordnungsblatt Nr. 36 und Telegraphen-Verordnungsblatt Nr. 41) erweitert und durch die Allerhöchste Entschliessung vom 11. Januar 1868 (Ministerial-Verordnung vom 29. Januar 1868, R. G. Bl. Nr. 12) modificirt wurde, erstreckt sich auf die oberste Leitung der Angelegenheiten des Handels, der Gewerbe, der Schiffahrt, der Eisenbahnen, des Post- und Telegraphenwesens.

Diesem Ministerium ist als Hilfsorgan die k. k. Normal-Aichungs-Commission beigegeben.

Für die Geschäftsbehandlung zerfällt das Handels-Ministerium in drei Sectionen und 18 Departements, deren Ressort aus folgender Zusammenstellung zu entnehmen ist.

Bestand des k. k. Handels-Ministeriums*).

K. k. Handels-Minister: Se. Excellenz Johann Ritter von Chlumecky, k. k. wirkl. Geheimer Rath.

Erste Section.

Für gewerbliche Industrie, Handel und Schiffahrt.

K. k. Sectionschef: Unbesetzt**).

Präsidialbureau: Franz Arnt, k. k. Ministerialrath. (Präsidialgeschäfte, Personalien, Kanzleireferat, Sicherstellung der Amts- und Kanzleierfordernisse, Aufsicht und Controle über das Oekonomat und die Pauschalkasse des Ministeriums, Leitung des Ministerial-Rechnungsdepartements.)

---

*) Mit Berücksichtigung der im ersten Halbjahre 1876 erfolgten Veränderungen.

**) Der bisherige Sectionschef Franz Charwát ist am 6. Mai 1876 gestorben.

Dr. Johann Bažant, k. k. Ministerialrath. (Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses mit den Ländern der königlich ungarischen Krone, Reform des allgemeinen Zolltarifs, Erneuerung und Abschluss von Zoll- und Handelsverträgen.) *)

Departement I. Vorstand Dr. Johann G. Woerz, k. k. Sectionsrath. (Vollzug und Auslegung der Bestimmungen von Staatsverträgen, welche sich auf Handel, Gewerbe und Schiffahrt beziehen; bestehende Zollgesetzgebung und Zolleinrichtungen; Elbe-, Pruth- und Donauschiffahrt.) *)

Departement II. Vorstand Joseph Freiherr v. Buschmann, k. k. Ministerialrath. (Erfindungsprivilegien, Privilegienarchiv.)

Departement III. Vorstand Dr. Franz Migerka, k. k. Ministerialrath. (Innerer Handel, Handelsgremien und sonstige Handelscorporationen; Handhabung des Gesetzes über die Handels- und Gewerbekammern; Orientalisches Museum; Mitwirkung bei Errichtung und Regulirung von Börsen, Circulations-, Credit-, Leih- und Disconto-Anstalten; Angelegenheiten der Handelsmäkler; Mitwirkung bei Ernennung der Beisitzer aus dem Handelsstande bei den Handelsgerichten, bei der Revision der Handels- und Wechselrechts-Gesetzgebung; Gewerbegesetzgebung; gewerbliche Vereine; Handhabung des Gesetzes über Marken- und Musterschutz, über Erprobung und periodische Untersuchung der Dampfkessel; Mass- und Gewichtswesen.) *)

Departements-Abtheilung III *b)*. Vorstand Sectionsrath Dr. Georg Ritter v. Thaa. (Industrieausstellungen, Bewilligung der hiezu aus Staatsmitteln zu gewährenden Geldbeiträge; Abhaltung von Märkten, Marktverkehr, Mitwirkung bei Entscheidungen in Marktangelegenheiten; gewerbliche Genossenschaften; Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften; Verhandlungen betreffend die Verhältnisse der gewerblichen Hilfsarbeiter; gewerbliche Unterstützungs- und Krankenkassen und Assecuranzanstalten; Mitwirkung bei der Entscheidung von Recursen über Verleihung und Umfang von Handels- und Gewerbsbefugnissen, dann über Straffälle bei Uebertretungen der Gewerbsvorschriften; Hausirgesetzgebung.) *)

Departement IV. Vorstand Karl Haardt v. Hartenthurn, k. k. Ministerialrath. (Seeschiffahrts-, Seefischerei- und Seesanitäts-Angelegenheiten; österreichisch-ungarischer Lloyd mit Ausnahme der rein postmässigen Vorkehrungen; Seebauten; Schiffahrt auf Binnenseen, Canälen und Flüssen mit Ausnahme der Donau, Elbe und des Pruth; Schiffahrtscanal-Concessionsangelegenheiten; Consulatswesen; nautisches Unterrichts- und Prüfungswesen; Mitwirkung in Landsanitäts-Angelegenheiten.)

Hofrath Eduard v. Verida und Baurath Karl Kikaker, technische Beamte für den hydrotechnischen Dienst.

Departement V. Vorstand Dr. Emanuel Herrmann, k. k. Ministerialrath. (Gründung, Einrichtung, Ueberwachung und Subventionirung von gewerblichen Fachschulen und gewerbetechnischen Versuchsanstalten; Ausstellungen gewerblicher Lehranstalten; Gewerbemuseen; Mitwirkung bei Errichtung von Real-, Industrie- und Han-

*) Der Geschäftskreis des Departements I, beziehungsweise des Referenten Ministerialrath Dr. Bažant wurde mit der Ministerialcurrende vom 21. April 1876, jener der Departements III, V und der Departements-Abtheilung III *b)* mit der Currende vom 18. December 1875 festgestellt.

delsschulen, dann polytechnischen Lehranstalten; Unterstützung und Förderung der gewerblichen Thätigkeit im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen; Förderung, Pflege und Entwicklung der gewerbsmässig betriebenen Hausindustrie.)

Departement VI. Vorstand Professor Dr. Hugo Franz Brachelli, k. k. Hofrath. (Statistik, Evidenthaltung der Gesetzgebung, Redaction der volkswirthschaftlichen und statistischen Zeitschrift „Austria" und der „Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr"; Verfassung der Geschäftsberichte des Handels-Ministeriums; Leitung der Ministerialbibliothek.)

Zweite Section.

Für Eisenbahn-Angelegenheiten.

K. k. Sectionschef und General-Director des österreichischen Eisenbahnwesens: Wilhelm von Nördling.

K. k. Sectionschef: Karl Ritter v. Pusswald.

Departement VII. Vorstand Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, k. k. Sectionsrath. (Legislative Arbeiten im Eisenbahnwesen; Eisenbahn-Concessionsangelegenheiten; Aufsicht über die Betriebsverhältnisse der Privateisenbahnen in Beziehung auf die Staatsgarantie; Beziehungen der Eisenbahnen zu den Massregeln der Polizei- und Finanzbehörden; Personalangelegenheiten der Organe der Eisenbahnverwaltungen.)

Departement VIII. Vorstand Friedrich Leeder, k. k. Ministerialrath. (Oberste Leitung des Baues der Eisenbahnen; Genehmigung der Projecte für neue Eisenbahnen, sowie für Um- und Zubauten vollendeter Linien; Ertheilung der Bauconsense; Prüfung der Zulässigkeit der Betriebseröffnung der Eisenbahnen; Entscheidung über Recurse gegen Erkenntnisse der administrativen Unterbehörden; die dem Handels-Ministerium zustehende Ingerenz in Strassenangelegenheiten.)*)

Departement IX. Vorstand Joseph Pollanetz, k. k. Sectionsrath. (Oberste Leitung des Betriebes der Eisenbahnen, insbesondere Verhandlungen bezüglich der Tarife, Fahrordnungen und sonstigen Bestimmungen für den Personen- und Güterverkehr, Signalwesen, Dienstinstructionen und Fahrbetriebsmittel.)

Departement X. Vorstand Dr. Wilhelm Leddihn, k. k. Sectionsrath. (Besorgung der Geschäfte des Regierungscommissärs nach dem Gesetze vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70; Mitwirkung bei Berathung von legislatorischen Arbeiten; Erstattung von Rechtsgutachten in Eisenbahnangelegenheiten; Mitwirkung bei Erledigung von Geschäften der Direction für Staats-Eisenbahnbauten; Vertretung des Handels-Ministeriums in der ständigen Commission für Vereinsangelegenheiten, vor dem Reichsgerichte und dem Verwaltungsgerichthofe.)*)

---

*) Der neue Geschäftskreis des Departements X wurde, nachdem in Folge der Reorganisirung der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen die Bauabtheilung der letzteren aufgehört hatte, gleichzeitig als Ministerial-Departement zu fungiren, mit der Currende vom 4. December 1875 festgestellt; durch dieselbe wurde gleichzeitig dem Inspector der General-Inspection, Rudolph Freiherrn von Lilienau, die selbständige Revision der Geschäftsstücke des Departements VIII übertragen, welche die auf Staatskosten zu bauenden Eisenbahnlinien betreffen.

Dritte Section.

Für Post- und Telegraphen-Angelegenheiten.

K. k. Sectionschef und General-Director: Wilhelm Dewéz.

Generalinspector der Staatstelegraphen: Victor Graf Wimpffen, k. k. Hofrath *).

Departement XI. Vorstand Gustav Kowarz, k. k. Ministerialrath. (Personal-, Disciplinar-, Cautions-, Gebühren- und Pensionsangelegenheiten der Beamten und Bediensteten der Postanstalt; Gnadensachen; Post-Erblichkeitsprivilegien; Errichtung von ärarischen Postämtern; Regulirung des Personalstandes und Führung der Statusbücher.)

Departement XII. Vorstand Julius Klepeczka, k. k. Ministerialrath. (Angelegenheiten des Brief- und Fahrpost- und des Beförderungsdienstes im Inlande; Rechtsverhältnisse zu den Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Gesellschaften in Beziehung auf den Postdienst, mit Ausnahme des österreichisch-ungarischen Lloyd.)

Departement XIII. Vorstand Alexander Varges, k. k. Sectionsrath. (Alle auf das Ausland bezugnehmenden Postangelegenheiten, insbesondere Postconventionen und deren Vollzug; Postangelegenheiten des österreichisch-ungarischen Lloyd; Redaction des Post-Verordnungsblattes.)

Departement XIV. (Post-Coursbureau.) Vorstand Martin Pauchly, k. k. Sectionsrath. (Postcourse; Postbeförderung auf den Eisenbahnen und Dampfschiffen; Privatunternehmungen zum Posttransporte; Vermessungsangelegenheiten; Instradirung und Cartirung; Errichtung von nichtärarischen Postanstalten; Distanz- und Beförderungsausmass; Bespannungsnormale; Vorspannsgebühren und Beförderungspauschalien; Bestellungsbezirke der Postanstalten.)

Departement XV. Vorstand Heinrich Proschek, k. k. Sectionsrath. (Postvoranschlag, Bilanz, Kassa- und Rechnungsangelegenheiten; Bauten, Miethen, Amtserfordernisse, Requisiten und Oekonomiegegenstände der Postanstalten; Personal-, Disciplinar- und Gebührenangelegenheiten der Beamten der Rechnungs- und Fachrechnungs-Departements des Ministeriums.)

Departement XVI. (Technisches Telegraphen-Bureau.) Vorstand Dr. Hermann Militzer, k. k. Sectionsrath. (Bau und Erhaltung der Telegraphenleitungen, Telegraphen-Stationseinrichtungen und Telegraphenapparate.)

Departement XVII. Vorstand Dr. Karl Brunner-Wattenwyl, k. k. Ministerialrath. (Internationale Telegraphen-Angelegenheiten; Telegraphen-Tarifwesen im Allgemeinen; Redaction des Telegraphen-Verordnungsblattes; Angelegenheiten des Telegraphen-Correspondenzbureaus.)

Departement XVIII. Vorstand Dr. Karl Kutschera, k. k. Ministerialrath. (Verwaltungs- und Betriebsangelegenheiten im Telegraphendienste.)

---

*) Berufen auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 18. Mai 1876.

Hilfsorgan des Handels-Ministeriums.

K. k. Normal-Aichungs-Commission.

(Errichtet durch das Gesetz vom 23. Juli 1871, organisirt durch die Ministerial-Verordnung vom 17. Februar 1872, R. G. Bl. 1872, Nr. 16 und 17.)

Director Professor Dr. Joseph Herr, k. k. Ministerialrath. — Diese Commission hat alle, die technische Seite des Aichungswesen betreffenden Gegenstände zu regeln und darüber zu wachen, dass das Aichungswesen überall nach übereinstimmenden Vorschriften gehandhabt werde. Insbesondere liegt ihr ob: 1. die Vorschriften über Material, Gestalt, Bezeichnung und sonstige Beschaffenheit der Masse und Gewichte, sodann über die von Seite der Aichungsämter einzuhaltenden Fehlergrenzen zu erlassen; zu bestimmen, welche Arten von Waagen im öffentlichen Verkehre oder zu besonderen Zwecken angewendet werden dürfen und die Bedingungen der Zulassung derselben zur Stempelung festzusetzen; ferner das Erforderliche über die Einrichtung der in der Mass- und Gewichtsordnung sonst aufgenommenen Messwerkzeuge und der Stempel vorzuschreiben, sowie über die Zulassung anderweitiger Geräthschaften zur Aichung und Stempelung zu entscheiden; 2. die Anfertigung und Beglaubigung der Copien der Urmasse, der Normalmasse und Gewichte und der Aichungsnormalien, ferner die Ausrüstung der Aichämter mit den letztgenannten und den erforderlichen Apparaten zu veranlassen; 3. das bei der Aichung und Stempelung zu beobachtende Verfahren festzustellen, Anträge für die von den Aichämtern zu erhebenden Gebühren zu erstatten und schliesslich die Controle über die technischen Aufsichtsbehörden zu üben.

Der Normal-Aichungs-Commission sind 10 Aich-Inspectorate, dann die Aichämter und Fass-Aichstellen untergeordnet (vergl. Seite 50).

Schema

des Personalstandes des k. k. Handels-Ministeriums

(zur Zeit der Drucklegung des gegenwärtigen Berichtes).

Anzahl	Dienstesstelle	Rangsclasse	Gehalt	Functions-	Activitäts-	Dienstes-
				Zulage		
			Gulden österr. Währung			
	Conceptspersonale.					
1	Minister	II	10.000	10.000	.	.
3	Sectionschefs	IV	7.000	3.000	.	
1	Sectionschef und General-Director des österreichischen Eisenbahnwesens	IV	7.000	3.000	.	15.000
12	Ministerialräthe	V	4.500	.	1.000	.
1	Hofrath [1]	V	4.000	.	.	.
7	Sectionsräthe [2]	VI	2.800	.	800	.
19	Ministerialsecretäre	VII	2.000	.	700	.
19	Ministerial-Vicesecretäre	VIII	1.400	.	600	.
19	Ministerialconcipisten	IX	1.100	.	500	.
	Fachorgane und technischer Dienst.					
1	Hofrath	V	4.500	.	1.000	.
1	Baurath	VII	2.000	.	700	
6	Postinspectoren	VII	2.000		700	.
3	Telegraphen-Inspectoren	VII	2.000	.	700	
	General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.					
1	Hofrath und General-Inspector	V	4.500	.	1.000	1.500
4	Regierungsräthe u. General-Inspectoren	VI	2.800	.	800	1.200
5	Oberinspectoren	VI	2.800	.	800	1.200
16	Inspectoren	VII	2.000	.	700	1.000
24	Commissäre	VIII	1.400	.	600	1.000
15	Commissärsadjuncten	IX	1.100	.	500	.
	Normal-Aichungs-Commission.					
1	Ministerialrath [3]	V	4.000	.	.	.
1	Oberinspector	VI	2.800	.	800	.
1	Inspector [4]	VII	1.500	.		300
1	Rechnungsrath	VIII	1.400	.	600	.
1	Rechnungsrevident	IX	1.300	.	500	.
1	Rechnungsofficial	X	900		400	.
2	Rechnungsassistenten	XI	600	.	300	.
1	Magazineur	IX	700	.	300	75

[1]) mit Remuneration.
[2]) hierunter einer extra statum.
[3]) mit Remuneration.
[4]) „ Dienstvertrag

Anzahl	Diensteßstelle	Rangs-classe	Gehalt	Func-tions-	Activi-täts-	Dien-stes
				Zulage		
			Gulden österr. Währung			
	Rechnungsdienst.					
	a) Ministerial-Rechnungs-Departement.					
1	Oberrechnungsrath	VII	2.000	.	700	.
1	Rechnungsrath	VIII	1.600	.	600	.
3	Rechnungsrevidenten	IX	1.100	.	500	.
3	Rechnungsofficiale	X	900	.	400	.
2	Rechnungsassistenten	XI	600	.	300	.
	b) Fachrechnungs-Departement für Postangelegenheiten.					
1	Rechnungsdirector	VI	3.200	.	800	.
2	Oberrechnungsräthe	VII	2.000	.	700	.
13	Rechnungsräthe	VIII	1.400	.	600	.
39	Rechnungsrevidenten	IX	1.100	.	500	.
38	Rechnungsofficiale	X	900	.	400	.
38	Rechnungsassistenten	XI	600	.	300	.
12	Practicanten [1]	.	.	.	.	.
	c) Fachrechnungs-Departement für Telegraphenangelegenheiten.					
1	Rechnungsdirector	VI	2.800	.	800	.
1	Oberrechnungsrath	VII	2.000	.	700	.
4	Rechnungsräthe	VIII	1.400	.	600	.
11	Rechnungsrevidenten	IX	1.100	.	500	.
10	Rechnungsofficiale	X	900	.	400	.
10	Rechnungsassistenten	XI	600	.	300	.
4	Practicanten [1]	.	.	.	.	.
	Hilfsämter.					
1	Oberdirector	VII	2.400	.	700	.
1	Director	VII	2.200	.	700	.
8	Directionsadjuncten	IX	1.100	.	500	.
12	Kanzleiofficiale	X	900	.	400	.
18	Kanzlisten	XI	600	.	300	.
	Dienerschaft.					
2	Thürhüter	.	600	.	250	.
19	Amtsdiener 1. Classe	.	500	.	225	.
20	„ 2. „	.	400	.	200	.
19	„ 3. „	.	300	.	175	.

[1]) mit Adjutum von je 350 fl.

B.

Dem Handels-Ministerium untergeordnete Behörden und Organe.

1. K. k. politische Landesbehörden.

Die Statthaltereien und Landesregierungen sind, in Gemässheit der Allerhöchsten Entschliessung vom 14. September 1852, des Privilegiengesetzes vom 15. August 1852, der Gesetze über Marken- und Musterschutz vom 7. December 1858, der Gewerbeordnung vom 20. December 1859 und des Gesetzes über die Handels- und Gewerbekammern vom 29. Juni 1868 als Oberbehörden in den betreffenden Ländern mit der Verwaltung der Handels- und Gewerbeangelegenheiten, sowie der Flussschifffahrt betraut. Ihre Betheiligung an der Administration des Eisenbahnwesens ist vorzugsweise durch die Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, das Eisenbahn-Concessionsgesetz vom 14. September 1854 und die Ministerial-Verordnungen vom 2. Januar und 1. November 1859, dann vom 4. Februar 1871 geregelt. Der Wirkungskreis der politischen Landesbehörden in Bezug auf die Strassenbahnen gründet sich auf die vom Handels-Ministerium in Folge der Allerhöchsten Entschliessungen vom 25. Februar 1859 und 8. März 1867 getroffenen Verfügungen. — Diesen Landesbehörden sind als erste Instanzen die k. k. Bezirkshauptmannschaften und in den Städten mit eigenem Gemeindestatute die Magistrate und Communalämter unmittelbar untergeordnet.

Der Statthalterei in Wien ist überdies die k. k. Donaucanal-Inspection zu Nussdorf unterstellt, welche zur Handhabung der strompolizeilichen Aufsicht im Wiener Donaucanale und an den nächstanstossenden Länden am Hauptstrome berufen ist. (Statthalterei-Kundmachung v. 13. August 1874, L. G. Bl. f. Nieder-Oesterreich Nr. 33.)

2. K. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

(Errichtet mit der vom Handels-Ministerium unter dem 8. März 1856, Zahl 613, H. M. erlassenen Instruction, Verordnungsblatt für die Verwaltungszweige des österreichischen Handels-Ministeriums, Jahrgang 1856, Nr. 16; neu organisirt mit der Verordnung des Handels-Ministeriums vom 26. August 1875, R. G. Bl. Nr. 116.)

Die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ist eine dem Handels-Ministerium unterstehende technisch-administrative Behörde und berufen:

a) die der Staatsverwaltung durch die Gesetze und Verordnungen vorbehaltene Oberaufsicht und Controle über den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung, sowie der Interessen des garantirenden Staatsschatzes auszuüben und die einschlägigen Anordnungen des Handels-Ministeriums zur Geltung zu bringen;

b) als technisches Fachorgan die ihr vom Handels-Ministerium zugewiesenen Gegenstände zu begutachten;

c) Entscheidungen von nichtprincipieller Natur in jenen Geschäftsangelegenheiten zu treffen, deren Behandlung der General-Inspection vom Handels-Ministerium übertragen wird.

Die General-Inspection besteht aus fünf Abtheilungen, und zwar:

I. Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung;
II. " " Verkehr und Zugförderung;
III. " " commerciellen Betrieb;
IV. " " Staatsgarantie-Rechnungswesen;
V. " " allgemeine Verwaltung.

An der Spitze jeder der fünf coordinirten Abtheilungen steht ein General-Inspector mit dem Range eines Hofrathes oder eines Regierungsrathes. Nach Aussen bildet die General-Inspection eine einheitliche Behörde mit gemeinschaftlichem Einreichungsprotokolle. Die Erlässe und sonstigen amtlichen Ausfertigung werden von je einem der General-Inspectoren unterfertigt.

Der Wirkungskreis der einzelnen Abtheilungen der General-Inspection umfasst insbesondere:

Für die I. Abtheilung die Ermittlung der Traçe neuer Linien, die Prüfung der Baupläne für Neu-, Zu- und Umbauten, die Ueberwachung der Bauarbeiten auf den im Bau begriffenen und auf den im Betrieb stehenden Linien, die Ueberwachung der Bahnerhaltung auf den im Betriebe stehenden Linien.

Für die II. Abtheilung die Ueberwachung des Baues und der Instandhaltung des Fahrparkes, das Signalwesen, die Ueberwachung des technischen Betriebes, die Feststellung der Fahrordnungen.

Für die III. Abtheilung das gesammte Transport- und Tarifwesen, die Begutachtung ökonomischer und handelspolitischer Fragen.

Für die IV. Abtheilung die Prüfung der Bau- und Betriebsrechnungen mit Rücksicht auf die Staatsgarantie.

Für die V. Abtheilung die Evidenzhaltung und Beeidigung des Eisenbahnpersonales, die Disciplinarangelegenheiten, die Prüfung der allgemeinen Dienstvorschriften, ferner die Oberleitung der Hilfsämter der General-Inspection.

Gegenstände, welche direct oder indirect den Wirkungskreis mehrerer Abtheilungen berühren, sind gemeinsam, und zwar, insoweit die Geschäftsordnung diess vorschreibt, in gemeinschaftlicher Sitzung zu behandeln.

Den Vorsitz in der Generalinspectoren-Sitzung führt in der Regel der rangsälteste General-Inspector. Dem Generaldirector des österreichischen Eisenbahnwesens steht es jederzeit frei, diesen Sitzungen beizuwohnen und in denselben den Vorsitz zu übernehmen. Nach Ermessen des Vorsitzenden können Vertreter der Bahnanstalten oder sonstige Interessenten, sowie auch Fachmänner vernommen oder beigezogen werden.

Jeder Generalinspections-Abtheilung ist die erforderliche Anzahl von Oberinspectoren, Inspectoren, Commissären u. s. w. zugewiesen, welche dem General-Inspector unmittelbar untergeordnet sind, und über deren dienstliche Verwendung er auf Grund der vom Handels-Ministerium genehmigten Geschäftseintheilung zu verfügen hat.

Die von den Organen der General-Inspection bei der denselben obliegenden Ueberwachung der Eisenbahnen wahrgenommenen Mängel und Gebrechen (falls die-

selben nicht schon durch Rücksprache im kurzen Wege behoben werden können) sind vorerst den betreffenden Dienstvorständen oder Directionen bekannt zu geben. Sollte von Seiten der Organe der Bahnanstalten die Abstellung der bekanntgegebenen Gebrechen unterlassen werden, oder sollte die Wichtigkeit des Gegenstandes ein unverzügliches Einschreiten der Staatsverwaltung erheischen, so hat der betreffende General-Inspector die den Umständen angemessene Verfügung zu treffen oder bei dem Handels-Ministerium in Antrag zu bringen. Die an Bahnverwaltungen ergehenden Erlässe der General-Inspection sind in der Regel an die oberste gesellschaftliche Dienststelle (Generaldirection u. s. w.) zu richten. In dringenden Fällen jedoch, wo Gefahr im Verzuge ist, und die Sorge für die Abwendung von Nachtheilen, welche die Sicherheit bedrohen, eine augenblickliche Verfügung erheischt, sind die Organe der General-Inspection kraft ihrer aus dem Gesetze fliessenden Vollmacht berechtigt und verpflichtet, die den Umständen angemessene Verfügung unter eigener Verantwortung zu treffen, und sämmtliche Beamte und Diener der Eisenbahn haben solchen Anordnungen augenblicklich Folge zu leisten, wogegen jedem, der sich durch eine solche Anordnung für beschwert erachtet, die nachträgliche Berufung an die General-Inspection, beziehungsweise das Handels-Ministerium vorbehalten bleibt. Gegen die Verfügung und Entscheidung der General-Inspection steht der Recurs an das Handels-Ministerium offen. Die Organe der General-Inspection sind berechtigt, sich zu ihren Amtshandlungen des Betriebstelegraphen zu bedienen.

Zu Vorständen der fünf Abtheilungen der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wurden berufen:

Mathias Ritter v. Pischof, Hofrath, Vorstand der I. Abtheilung.
Ferdinand Perl, Regierungsrath, Vorstand der II. Abtheilung.
Sigmund Steingraber, Regierungsrath, Vorstand der III. Abtheilung.
Eugen Hörner, Regierungsrath, Vorstand der IV. Abtheilung.
Joseph Edler v. Lederer, Regierungsrath, Vorstand der V. Abtheilung.

3. K. k. Direction für Staats-Eisenbahnbauten.

(Errichtet auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 16. August 1875.)

Der Direction für Staats-Eisenbahnbauten obliegt die Leitung der auf Staatskosten auszuführenden Eisenbahnbauten; sie untersteht unmittelbar dem Handels-Ministerium, ist jedoch der Controle der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen unterworfen. Mit ihr ist ein eigenes Rechnungsdepartement vereinigt.

Vorstand: Julius Lott, Director.

4. K. k. Seebörde (Governo marittimo) in Triest.

(Gegründet mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 30. Januar 1850 und reorganisirt mit der Allerh. Entschliessung v. 19. April 1871, Ministerial-Kundmachung v. 3. Juni 1871, R. G. Bl. Nr. 46.)

Zum Wirkungskreise der Seebehörde gehört die Leitung und Ueberwachung des Hafendienstes, insoferne derselbe unmittelbar die Bedürfnisse der Seeschiffahrt, die Ausübung derselben und die Rechte und Pflichten der Seefahrer als solche betrifft; die Regelung und Beaufsichtigung des Seesanitätsdienstes in allen seinen Beziehungen; die

Erforschung und Beurtheilung der Bedürfnisse jener beiden Dienstzweige und der Massregeln zu ihrer Ausbildung; endlich die Durchführung dieser Massregeln und aller jene Verwaltungszweige betreffenden Vorschriften und Vorkehrungen.

Der Dienstbereich der Seebehörde in hafen- und sanitätsamtlichen Angelegenheiten fasst insbesondere in sich: die Beaufsichtigung des Seeschiffbaues, die Einflussnahme auf dessen Fortbildung, die Handhabung der Aichungsvorschriften und die Bestellung geeigneter Schiffsbaumeister; — die leitende Fürsorge zur Herstellung, Verbesserung und Instandhaltung aller Anstalten, welche als materielle Erfordernisse, Schutz- oder Förderungsmittel zum Seeschiffahrtsbetriebe dienen, oder zum Seesanitäts- und Contumazdienste bestimmt sind; — die Ertheilung der Seeschiffahrts-Befugnisse, die Ueberwachung der nautischen Schulen und die Verleihung eines bestimmten Grades in der Handelsmarine; — die Einflussnahme auf diejenigen Belange der Seefischerei, welche den Betrieb derselben mit Seeschiffahrtsmitteln betreffen; — die Handhabung und Ueberwachung aller Gesetze und Vorschriften mit Einschluss der Hafenpolizei-Verordnungen, welche sich unmittelbar auf die Bedürfnisse der Seeschiffahrt, die Ausübung derselben und die Rechte und Pflichten der Seefahrer als solche beziehen, sowie der Seesanitäts- und Contumazvorschriften, ferner die Entscheidung über die Anwendung der eben genannten Gesetze und Vorschriften auf zweifelhafte Fälle; — die Straffälle in zweiter Instanz wegen Vergehen gegen die erwähnten Gesetze und Vorschriften; — die Evidenthaltung des Personales der Handelsmarine und die Verwaltung der Marineunterstützungsfonde; — Anträge auf Belobungen, Anerkennungen, Belohnungen und andere Aufmunterungen für Rheder und Seefahrer oder andere Personen, welche sich um die Handelsmarine verdient gemacht oder welche im Seesanitätsdienste Ausgezeichnetes geleistet haben; — die Personal- und Disciplinarangelegenheiten sämmtlicher für den Hafensanitäts- und Contumazdienst bestimmten Aemter und Organe, die Prüfung und Befähigung der Dienstwerber bei denselben, die Ueberwachung ihrer Amtsverrichtungen, ferner die Verwaltung und Verrechnung aller Einnahmen und Ausgaben des Hafen- und Seesanitätsdienstes; — die Einholung, Verbreitung und Benützung der empfangenen, für die nationale Seeschiffahrt und für das Seesanitätswesen wichtigen Nachrichten, sowie derjenigen Anordnungen in fremden Staaten, welche in einer der erwähnten beiden Beziehungen von Einfluss sein können, daher auch der Geschäftsverkehr mit den nationalen Consularämtern in Seesanitätsangelegenheiten, insbesondere über den Gesundheitszustand im Auslande; — die Prüfung der Einrichtungen, gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften in Seeschiffahrtssachen, sowie im Seesanitäts- und Contumazwesen mit Einschluss der jeweiligen Feststellung der Quarantainefristen, die Vorsorge für Abstellung der Mängel, Ausfüllung der Lücken oder sonstige Verbesserungen und Abänderungen in denselben; — die Einholung und Benützung aller von den Organen der Hafen- und Seesanitätsverwaltung zu liefernden periodischen Nachweisungen und Notizen über den Stand, die Bewegung und den Verkehr der nationalen, sowie über Bewegung und Verkehr der fremden Handelsfahrzeuge, und über die Ergebnisse des inländischen Schiffbaues.

Präsident: Dr. August Albert Ritter v. Glanstätten.

Räthe: Dr. Paul Ritter v. Wittmann, Peter Tomassich.

Hafen- und Seesanitätsanstalten.

Die Hafen- und Seesanitätsanstalten, deren sich die Seebehörde zur Durchführung ihrer Aufgaben bedient, theilen sich (nach der Vorschrift für die Organisation des Hafen- und Seesanitäts-Dienstes vom 3. Juni 1871) in: Hafen- und Seesanitäts-Capitanate, Hafen- und Seesanitäts-Deputationen, Hafen- und Seesanitäts-Agentien, Hafen- und Seesanitäts-Expposituren und Seelazarethe.

Die österreichische Seeküste mit den dazu gehörigen Inseln wird in hafen- und sanitätsamtlicher Beziehung in acht Bezirke eingetheilt, und jeder derselben zerfällt in eine angemessene Zahl von Unterbezirken. — Jeder Hafenbezirk bildet den Bereich der Amtswirksamkeit eines Hafen- und Seesanitäts-Capitanates und jeder Unterbezirk den Bereich der Amtswirksamkeit einer Hafen- und Seesanitäts-Deputation, welche die Bezeichnung „Agentie" führt, wenn der Hafen- und Seesanitätsdienst einem Zollamte übertragen ist. — In dem Unterbezirke, in dem sich ein Capitanat befindet, ist keine Deputation oder Agentie aufgestellt, sondern deren Verrichtungen sind dem Capitanate selbst übertragen. Die See-Expposituren bestehen an Punkten von geringerer Wichtigkeit, an welchen das Anlaufen von Schiffen en relâche und der locale Seehandel die Anwesenheit eines Organes erheischt. — Die Standpunkte der Lazarethe richten sich nach dem Bedürfnisse des Handelsverkehres.

	Untergeordnete Deputationen	Agentien	Expposituren	Lazarethe
Oesterreichisch-illyrisches Küstengebiet.				
K. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Triest Hafencapitän: Ludwig Blasich	2	4	4	1
k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Rovigno Hafencapitän: Angelo Glezer	3	—	3	–
k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Pola Hafencapitän: Johann Cravich	1	—	8	—
k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Lussinpiccolo Hafencapitän: Daniel Morin	4	—	13	—
Dalmatinisches Küstengebiet.				
K. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Zara Hafencapitän: Andreas Conte Borelli de Vranna	1	12	8	—
k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Spalato Hafencapitän: Peter Jacob v. Leva	4	13	5	—
k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Ragusa Hafencapitän: Karl Kovacevich	2	8	4	—
k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Megline Hafencapitän: Wilhelm Freiherr v. Handel-Mazzetti	1	1	—	1

5. K. k. Post-Directionen.

(Organisirt mit den Ministerial-Verordnungen vom 24. December 1849, Post-Verordnungsblatt 1850, I. S. 343, vom 29. October 1860, ibid. 1860, S. 409, und vom 26. September 1863, ibid. 1863, S. 382. Wirksamkeit festgestellt mit der Ministerial-Verordnung vom 2. November 1859, ibid. 1859, Beil. S. 1.)

Die Postdirectionen haben den Postdienst in ihren Bezirken zu leiten und zu überwachen. Sie unterstehen unmittelbar dem Handels Ministerium. In dringenden Fällen haben sie sich direct an die Landeschefs zu wenden, sowie auch deren Aufforderungen nachzukommen. Untergeordnet sind jeder Postdirection die mit der Ausübung des Postdienstes betrauten Individuen und sämmtliche Postanstalten in ihrem Bezirke.

	Untergeordnete ärarische Postämter (Ende 1875)*	Untergeordnete nichtärarische Postämter (Ende 1875)*
Postdirection für Wien und Umgebung . . . . . . Oberpostdirector: Heinrich Kamler	51	25
Postdirection zu Wien für Oesterreich unter der Enns . Oberpostdirector: Adolph Koch Edler v. Langentreu .	7	397
Postdirection zu Linz für Oesterreich ob der Enns und Salzburg . . . . Oberpostdirector: Moriz Ritter v. Az	10	356
Postdirection zu Gratz für Steiermark und Kärnten . . . Oberpostdirector: Karl Ritter v. Glotz	15	384
Postdirection zu Triest für Krain und das österreichisch-illyrische Küstenland . . . . Oberpostdirector: Karl Bauer	18	284
Postdirection zu Innsbruck für Tirol und Vorarlberg . . . Oberpostdirector: Stanislaus Foedrich	22	364
Postdirection zu Prag für Böhmen . . . . Oberpostdirector: Anton Radda	48	922
Postdirection zu Brünn für Mähren und Schlesien . . . . Oberpostdirector: Alois Heinrich	15	519
Postdirection zu Lemberg für Galizien . . . . Oberpostdirector: Anton Schiffner	29	504
Postdirection zu Czernowitz für die Bukowina **) . . . . . Postdirector: Edmund Klimesch	6	77

*) Hierin sind die fahrenden Eisenbahn-Postämter, dann die k. k. Postanstalten im Oriente inbegriffen.

**) Der Postdirection in Czernowitz sind durch die Ministerialkundmachung vom 13. Juni 1876 (R. G. Bl. Nr. 81), betreffend die Auflassung der Telegraphendirection in Czernowitz und Uebertragung der Agenden derselben an die dortige Postdirection, zugleich 20 Telegraphenstationen (5 Beamten-, 5 selbstständige Neben- und 10 postcombinirte Stationen) untergeordnet worden.

	Untergeordnete ärarische Postämter	nichtärarische Postämter Ende 1875 *
Postdirection zu Zara für Dalmatien . . . . Postdirector: Simon von Curinaldi, k. k. Oberpostrath .	6	87
Postdirection bei der k. und k. Botschaft in Konstantinopel Postdirector: Franz Kodré	6	20

6. K. k. Telegraphen-Directionen.

(Errichtet und organisirt auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 12. März 1872 durch die Ministerial-Verordnung vom 21. April 1872, Telegraphen-Verordnungsblatt 1872 Nr. 11.)

Die Telegraphen-Directionen sind, unter dem Handels-Ministerium stehend, zur unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des gesammten Telegraphendienstes in den Kronländern aufgestellt. Sie fungiren in der Eigenschaft als Landesbehörden, haben jedoch alle Vorschläge wegen der Errichtung neuer Telegraphenlinien und Stationen und wegen Besetzung von Beamtenstellen, sowie alle Berichte über Versetzungen und Substitutionen von Beamten dem Handels-Ministerium im Wege des Landeschefs vorzulegen. Ihnen sind die Telegraphenstationen untergeordnet, welchen namentlich der örtliche Stationsdienst-Betrieb obliegt.

Die Zahl der Telegraphen-Directionen wurde im Jahre 1876 von 10 auf 9 verringert, da laut der Kundmachung des k. k. Handels-Ministeriums vom 13. Juni d. J. (R. G. Bl. Nr. 81) die Telegraphen-Direction in Czernowitz aufgelassen und die Agenden derselben an die dortige Postdirection übertragen wurden

	Untergeordnete Beamten-Stationen	selbstständige Neben-Stationen	postcombinirte Stationen (Ende 1875)
Telegraphendirection zu Wien für Oesterreich unter der Enns . . . . Oberdirector: Karl Zelli, k. k. Regierungsrath . .	15	31	31
Telegraphendirection zu Linz für Oesterreich ob der Enns und Salzburg . . . . Director: Kaspar Czernohorsky	9	21	38
Telegraphendirection zu Gratz für Steiermark und Kärnten Oberdirector: Anton Sponar v. Blinsdorf	15	36	42
Telegraphendirection zu Triest für Krain und österreichisch-illyrisches Küstenland . . . . Director: Joseph Kotalik	8	30	23

*) Hierin sind die fahrenden Eisenbahn-Postämter, dann die k. k. Postanstalten im Oriente inbegriffen.

	Untergeordnete Beamten-	selbstständige Neben-	postcombinirte
	Stationen (Ende 1875)		
Telegraphendirection zu Innsbruck für Tirol und Vorarlberg. Director: Franz Burian	17	33	19
Telegraphendirection zu Prag für Böhmen. Oberdirector: Joseph Langer	47	116	110
Telegraphendirection zu Brünn für Mähren und Schlesien. Director: Franz Sikora	19	42	74
Telegraphendirection zu Lemberg für Galizien. Director: Joseph Leschenar	31	53	47
Telegraphendirection zu Zara für Dalmatien. Director: Johann Wisgrill	14	21	17

7. Telegraphen-Correspondenz-Bureau.

(Reorganisirt durch die Ministerial-Verordnung vom 25. Januar 1876, Telegraphen-Verordnungsblatt Nr. 2.)

Das Telegraphen-Correspondenz-Bureau ist eine selbstständige Staatsanstalt mit administrativer Unterordnung unter das Handels-Ministerium. Dem Vorstande des Bureaus steht zu: die Verfassung des Präliminares; die Annahme von Abonnements auf die zu veröffentlichenden Nachrichten politischen, finanziellen und commerciellen Inhalts; die Bestimmung der Abonnementsgebühren und Pauschalcommissionen der auswärts bestehenden Filialen des Correspondenz-Bureau; die Bestellung zeitweiliger Correspondenten und Berichterstatter ad hoc; das Abonnement der nothwendigen ausländischen Zeitungen; die Anschaffung der erforderlichen Hilfsbücher und Utensilien; die Bestreitung der Dienstauslagen.

Dem Handels-Ministerium bleibt vorbehalten: die Ernennung des Vorstandes und der systemisirten Oberbeamten des Correspondenz-Bureau; die Zuweisung des Hilfspersonales; die Festsetzung der Zulagen der Functionäre; die Bewilligung der Bestellung ständiger Correspondenten und deren Entlohnung; die Bemessung der Abonnementsgebühren für die vom Correspondenz-Bureau veröffentlichten Nachrichten.

8. Handels- und Gewerbekammern.

(Errichtet auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 18. März 1850, R. G. Bl. Nr. 122; reorganisirt durch das Gesetz vom 29. Juni 1868, R. G. Bl. Nr. 85.)

Die Handels- und Gewerbekammern sind zur Vertretung der Interessen des Handels und der Gewerbe, mit Einschluss des Bergbaues, berufen.

Als berathende Körper haben sie im Allgemeinen die Bestimmung: *a)* Wünsche und Vorschläge über alle Handels- und Gewerbeangelegenheiten in Berathung zu nehmen; *b)* ihre Wahrnehmungen und Vorschläge über die Bedürfnisse des Handels und der Gewerbe, sowie über den Zustand der Verkehrsmittel sowohl über erhaltene Aufforderung seitens der Ministerien oder Landesbehörden, als auch aus eigener Initative zur

Kenntniss der Behörden zu bringen; *c)* über Gesetzentwürfe, welche die commerciellen oder gewerblichen Interessen berühren, bevor dieselben von der Regierung den gesetzgebenden Vertretungskörpern zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt werden, dann *d)* bei Errichtung von öffentlichen Anstalten, welche die Förderung des Handels oder der Gewerbe zum Zwecke haben, sowie bei wesentlichen Abänderungen der Organisation derselben ihr Gutachten abzugeben; *e)* über Aufforderung der Regierung und über die von derselben bestimmt bezeichneten Gegenstände mit einer oder mehreren Kammern in gemeinsame Berathung zu treten.

Ausserdem haben sie folgende besondere Obliegenheiten und Berechtigungen: *a)* sie führen die Register über alle Personen, denen das Wahlrecht für die Handels- und Gewerbekammer zusteht; sie registriren die Marken und Muster der Industrieerzeugnisse und führen die vorgeschriebenen Marken- und Musterarchive; sie führen fortlaufende Nachweisungen über die protokollirten Firmen und alle anderen Gewerbs-, Handels- und Verkehrsunternehmungen, über Geld- und Creditinstitute in ihrem Kammerbezirke, sowie über die zur Handels- und Gewerbestatistik erforderlichen Daten; *b)* sie nehmen den gesetzlich normirten Einfluss auf die Prüfung und Ernennung der Waaren- und Wechselmäkler (Sensalen), auf die Ernennung der Börsenräthe und der Handelsgerichtsbeisitzer; *c)* sie ertheilen Zeugnisse über den Bestand von Handelsusancen, über Markenprotokollirungen, vorgelegte Waarenmuster, dann über die Leistungsfähigkeit der Offerenten für Lieferungen zu Staatszwecken, und sind über behördliche Aufforderung hiezu verpflichtet; *d)* sie entscheiden, in Folge eines von den Betheiligten geschlossenen Uebereinkommens als Schiedsgericht in Streitigkeiten über Handels- und Gewerbeangelegenheiten; *e)* sie haben jedes Jahr bis längstens Ende April einen summarischen Bericht an den Handels-Minister einzusenden, in welchem die Wahrnehmungen über die Geschäftsverhältnisse im Allgemeinen, über den Zustand der Gewerbe, des Handels und Verkehres ihres Bezirkes im abgelaufenen Jahre dargestellt sind. Diesem Berichte können Wünsche und Anträge beigefügt werden. Auch haben sie von fünf zu fünf Jahren einen statistischen Bericht über die gesammten volkswirthschaftlichen Zustände ihres Bezirkes an den Handels-Minister zu erstatten.

Die Handels- und Gewerbekammern unterstehen unmittelbar dem Handels-Minister und vollziehen dessen Anordnungen in den ihrem Wirkungskreise angehörigen Angelegenheiten; sie haben aber auch den übrigen Ministerien und den Behörden ihrer Bezirke auf Verlangen die gewünschten Auskünfte innerhalb des Wirkungskreises der Kammer zu erstatten.

Jede Kammer zerfällt in der Regel in die Handels- und die Gewerbe-Section und besteht aus mindestens 16 und höchstens 48 wirklichen Mitgliedern.

Die Mitglieder sind entweder wirkliche oder correspondirende. Die letzteren werden von der Kammer durch absolute Majorität gewählt. Die Berufung der wirklichen Mitglieder erfolgt durch directe Wahl auf 6 Jahre.

Jede Handels- und Gewerbekammer wählt auf die Dauer eines Jahres aus ihrer Mitte einen Präsidenten und einen Vice-Präsidenten. Diese Wahl unterliegt der Bestätigung des Handels-Ministers. Zur Besorgung der Concepts-, Kanzlei- und Kassageschäfte ernennt jede Kammer einen fachwissenschaftlich gebildeten, besoldeten Secretär und das erforderliche besoldete Hilfspersonale.

Bestand der Handels- und Gewerbekammern zu Anfang des Jahres 1876.

Sitz der Kammern	Namen der Präsidenten	Namen der Vice-Präsidenten	Namen der Secretäre	Mitgliederzahl
Bozen	**Herrmann** Georg	**Kofler** Johann	**Seidel** Joseph, von	25
Brody	**Kallir** Nathan, Ritter von	**Hausner** Alfred	**Fränkl** Leo	27
Brünn	**Gomperz** Julius	**Offermann** Karl, Freih. von	**Stephani**, Dr. Albert, von	33
Budweis	**Schier** Joseph	**Schweighofer** Leopold	**Eberle**, Dr. Franz	20
Czernowitz	**Alth** Wilhelm, von	**Rubinstein** Isak	**Mikulich** Andreas	16
Eger	**Mattoni** Heinrich	**Sturm** Eduard	**Habermann**, Dr. Georg	24
Feldkirch	**Ganahl** Karl	**Weinzierl** Ernest	**Burgartz** Franz	16
Görz	**Ritter-Zahony** Hektor, Freiherr von	**Pauletig** Andreas, Ritter v.	**Pellegrini** Nikolaus	20
Gratz	**Geutebrück** Ernst	**Krepesch** Julius	**Kautzner**, Dr. Franz	32
Innsbruck	**Meyer** Martin	**Rhomberg** Rudolph	**Payr** Karl	23
Klagenfurt	**Hillinger** Karl	**Nagel** Leopold	**Canaval** Jos. Leodegar	26
Krakau	**Baranowski** Theodor	**John** Julius August	**Weigel**, Dr. Ferd.	24
Laibach	**Dreo** Alexander	**Luckmann** Karl	**Murnik** Johann	24
Lemberg	**Breuer** Joseph, Ritter von	**Doms** Robert	**Bodynski** Max	35
Leoben	**Pengg** Johann	**Schachner** Ambros	**Kupelwieser** Franz	18
Linz	**Reininger** Franz	**Nebinger** C. F.	**Habison**, Dr. Wilhelm	30
Olmütz	**Primavesi** Moriz	**Klob** C. M.	**Bayer**, Dr. Conrad	36
Pilsen	**Bayer** Cajetan	**Skoda** Emil, Ritter von	**Štěpanek** Adolph	36
Prag	**Dotzauer** Richard, Ritter v.	**Portheim** Eduard, Edler von	**Schebek**, Dr. Edmund	45
Ragusa	**Serragli** Ludwig	**Radonicich** Johann	**Sarragli**, Dr. Abel	16
Reichenberg	**Siegmund** Franz, von	**Thum** Theodor	**Hallwich**, Dr. Hermann	36
Roveredo	**Lenzi** Leopold	**Gaifas** Hieronymus	**Galvagni**, Dr. Joseph	20
Rovigno	**Candussi-Giardo** Dominik	**Rismondo** Matthias	**Campitelli**, Dr. Mathias	18
Salzburg	**Gschnitzer** Mathias	**Spängler** Rudolph	**Körner** Vincenz	16

Sitz der Kammern	Namen			Mitgliederzahl
	der Präsidenten	der Vice-Präsidenten	der Secretäre	
Spalato	**Savo** Peter	**Gercich** Peter	**Crussevich,** Dr. Andreas	12
Triest	**Brüll** Ignaz	**Goldschmiedt** Leopold	**Zenker** Anton Karl	18
Troppau	**Hoffmann** August	**Jilg** Ferdinand	**Marx** Joseph	18
Wien	**Gögl** Johann	**Isbary** Rudolph	**Holdhaus,** Dr. Karl	18
Zara	**Abelich** Peter, Cav.	**Luxardo** Nikolaus, Cav.	**Ghiglianovic,** Dr. Jakob	17

II.

Wirksamkeit des k. k. Handels-Ministeriums während des Zeitraumes vom 1. Januar bis zum 31. December 1875.

A.

Gewerbliche Industrie.

Handels- und Gewerbekammern. Nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 29. Juni 1868, R. G. Bl Nr. 85, waren mit Ende des Jahres 1874 die Ergänzungswahlen für die nach einer dreijährigen Functionsdauer austretende Hälfte der Mitglieder vorzunehmen. Diese Ergänzungswahlen wurden bei der grösseren Mehrzahl der Kammern bereits zu Ende des Jahres 1874, bezüglich der Handels- und Gewerbekammern in Brody, Budweis, Czernowitz, Eger, Gratz, Lemberg, Olmütz, Pilsen, Prag, Ragusa, Reichenberg, Salzburg, Spalato und Troppau aber im Laufe des Jahres 1875 durchgeführt.

Anlässlich der Ergänzungswahlen für die Handels- und Gewerbekammer in Prag wurde die Frage, ob ein an Stelle eines ausgetretenen Kammermitgliedes einberufenes Mitglied (§. 6 des Gesetzes vom 29. Juni 1868, Nr. 85 R. G. Bl.) insolange zu fungiren habe, als das Mandat des ausgetretenen Mitgliedes noch gedauert hätte, oder ob die Function des einberufenen Kammermitgliedes unter allen Umständen nur bis zur Vornahme der nächsten Ergänzungswahlen dauern solle, ob also unter dem Ausdruck: „Wahlperiode“ in dem citirten §. 6 die Zeit von sechs Jahren (Mandatsdauer der wirklichen Mitglieder), oder der zwischen den einzelnen Ergänzungswahlen liegende Zeitraum von je drei Jahren zu verstehen sei, in letzterem Sinne definitiv entschieden. Von dieser Entscheidung wurden auch die sämmtlichen politischen Landesbehörden, sowie die Handels- und Gewerbekammern zur Darnachachtung in Kenntniss gesetzt. Die Handels- und Gewerbekammer in Laibach wurde, wie bereits im vorjährigen amtlichen Berichte erwähnt worden ist, vollständig aufgelöst und wurden die Neuwahlen für dieselbe im Januar 1875 vorgenommen. Gegen den Wahlvorgang sind mehrfache Beschwerden und

Einwände vorgebracht worden, welche jedoch auf Grund eingehender Erhebungen als unbegründet erachtet werden mussten.

In Gemässheit des §. 13 des Handelskammer-Gesetzes wurden auch die Wahlen der Präsidenten und Vicepräsidenten der einzelnen Handels- und Gewerbekammern für das abgelaufene Jahr vorgenommen und, da sich hiebei kein Anstand ergeben hatte, bestätigt. Die hienach zur Leitung der Geschäfte berufenen Persönlichkeiten sind bereits an anderer Stelle angeführt worden.

Die regelmässige Amtsthätigkeit der Handelskammern äusserte sich in Vorlage der Protokolle der während des abgelaufenen Jahres abgehaltenen ordentlichen Sitzungen, sowie auch der monatlichen Berichte über Registrirung von Marken und Muster. Die Voranschläge über den erforderlichen Kostenaufwand wurden für das Jahr 1876 von den meisten Kammern rechtzeitig vorgelegt und ebenso wie die Jahresrechnungen pro 1875 geprüft und genehmigt.

Die nach §. 2 B. lit. c) des Handelskammer-Gesetzes jährlich zu erstattenden summarischen Berichte sind auch für das Jahr 1874 nur von wenigen Kammern eingelangt; in dieser Beziehung können nur die Handelskammern in Botzen, Innsbruck, Linz und Salzburg namhaft gemacht werden. Die in diesen Berichten, sowie auch in besonderen Eingaben der Kammern ausgesprochenen Wünsche und Vorschläge wurden theils vom Handels-Ministerium in Berathung gezogen, theils den betreffenden Centralstellen zur Entscheidung übermittelt. Mehrere dieser Eingaben betrafen das Steuerwesen, in welcher Beziehung ein von der Handelskammer in Brünn ausgearbeitetes Gutachten über die Reform der Gebäudesteuer, ein solches der Handelskammer in Eger über die Reformen der directen Steuern überhaupt, dann Eingaben der Handelskammern in Olmütz wegen Beseitigung von Unzukömmlichkeiten bei der Einkommensteuerbemessung gegenüber der Industrie, in Eger um Erwirkung einer Ermässigung in der directen Besteuerung der Vorschussvereine, und in Salzburg wegen Verlängerung der Frist für die Steuerfreiheit bei Neu- und Umbauten bis zum Jahre 1879 hervorzuheben sind. Alle diese Eingaben wurden dem k. k. Finanz-Ministerium zur competenten Würdigung abgetreten.

Die Handelskammer in Innsbruck beabsichtigt eine Aenderung ihrer Wahlordnung in dem Sinne, dass, da bei dem bestehenden Census für den Fabrikantenstand alle bedeutenderen productiven Gewerbe in diese Wählergruppe fallen, die Zahl der Vertreter des Fabrikantenstandes von fünf auf sieben erhöht, dagegen die Zahl der Vertreter des Kleingewerbes von neun auf sieben reducirt werde, dass ferner, im Einklange mit dem Handelskammer-Gesetze vom 29. Juni 1868 (Nr. 85 R. G. Bl.), das zurückgelegte 30. Lebensjahr als Bedingung der Wählbarkeit festgesetzt werde, während die bisherige Wahlordnung in exceptioneller Weise das 25. Lebensjahr hiefür festgesetzt hatte, und dass endlich der die Wählbarkeit begründende Erwerbsteuerbetrag (§. 3 der Wahlordnung) für den Handelsstand, dann für den Fabrikantenstand vom Lande angemessen erhöht werde. Die Verhandlungen über diese Anträge, sowie über den von derselben Kammer ausgesprochenen Wunsch um Genehmigung einer Erhöhung der Bezüge der Kammerbeamten sind im Zuge. Dagegen konnte der von der Handelskammer in Czernowitz vorgelegte Antrag auf Aenderung des §. 9 des Handels-

kammer-Gesetzes, als nicht hinlänglich motivirt, keine weitere Berücksichtigung finden. Ueber die von einigen Handelskammern angeregte Frage der Errichtung einer Centralstelle für Ermittlung des Heizwerthes mineralischer Brennstoffe, haben die Handelskammern von Brünn, Reichenberg, Troppau und Triest gleiche Anträge gestellt, welche, nebst den vom Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenverein und mehreren anderen Corporationen eingelaufenen gleichen Eingaben, dem k. k. Ackerbau-Ministerium übermittelt wurden. Ueber Ansuchen der Handelskammer in Brünn, welche die Absicht aussprach, ein Sammelwerk: „Die Handelskammern Europa's“ herauszugeben, wurde eine Anzahl zu diesem Zwecke erforderlicher Archivstücke vom Ministerium des Innern erbeten und der genannten Kammer übermittelt.

Ein vom Ministerium des Aeussern dem Handels-Ministerium mitgetheilter Bericht der Botschaft in Konstantinopel, worin darauf hingewiesen wurde, dass sich der Möbelexport nach Konstantinopel als ein sehr lohnender Handelszweig erweisen würde, gab Anlass, diejenigen Handelskammern, in deren Bereich sich eine entwickelte Möbelindustrie befindet, auf diesen Export mit der Aufforderung aufmerksam zu machen, die betheiligten Kreise hievon in Kenntniss zu setzen.

Betreffs der Beamten der Handels- und Gewerbekammern muss eine im vorjährigen amtlichen Berichte (Seite 17) enthaltene Bemerkung über die Frage, ob diese Functionäre als öffentliche Beamte anzusehen seien, richtig gestellt werden. Es wurde nämlich anlässlich einer Verhandlung darüber, ob die Handelskammer-Beamten von der Entrichtung der Landes-, Bezirks- und Gemeindezuschläge zur Einkommensteuer von ihren Amtsbezügen befreit seien, vom Handels-Ministerium über eine Anfrage des Ministeriums des Innern die Anschauung ausgesprochen, dass, nachdem die Handels- und Gewerbekammern mit Rücksicht auf ihre durch das Handelskammer-Gesetz normirte Thätigkeit zur Vertretung öffentlicher Interessen gesetzlich berufen sind, deren Beamte als Organe der öffentlichen Verwaltung zur Wahrnehmung dieser Interessen zu betrachten sind. Auf die in diesem Sinne ausgesprochene Anschauung wurde vom Handels-Ministerium auch bei einem anderen Anlasse, wo es sich um Entscheidung der Frage handelte, ob nicht die Bezüge der Handelskammer-Beamten gleich denen der Landes- und öffentlichen Fondsbeamten in Gemässheit des Gesetzes vom 29. April 1873 (Nr. 68 R. G. Bl.) von der Execution befreit seien, Bezug genommen; doch ist diese Frage vom Justiz-Ministerium im verneinenden Sinne beantwortet worden.

Erfindungs-Privilegien. Die während des Jahres 1875 in dem Stande der Privilegien durch neue Ertheilung, Verlängerung, Uebertragung, Erlöschung und Annullirung erfolgte Bewegung ist aus dem nachstehenden Ausweise zu entnehmen.

Monat	Erfindungs-Privilegien					
	Ertheilungen	Verlängerungen	Uebertragungen	Erlöschungen durch Zeitablauf	Erlöschungen wegen Nichtausübung	Annullirungen
Januar	114	76	5	60	5	4
Februar	103	45	3	60	4	1
März	74	73	6	80	40	.
April	79	93	5	94	3	1
Mai	121	60	5	47	3	.
Juni	125	80	2	89	27	.
Juli	88	88	4	65	3	.
August	122	93	5	51	29	.
September	32	77	3	156	6	.
October	69	37	6	84	1	
November	135	51	2	147	32	.
December	113	61	3	57	2	.
Summe	1175	834	49	990	155	6

Gewerbliches Bildungswesen. Aus dem Jahre 1874 wurden 71 gewerbliche Fachunterrichtsanstalten zur Unterstützung und Erhaltung übernommen. Die grosse Anzahl der bereits vorhandenen Schulen und der für dieselben erforderliche beträchtliche Kostenaufwand, sowie die Nothwendigkeit einer festeren Begründung und dauernden Organisirung derselben rechtfertigen das Bestreben, mit der Errichtung neuer Fachschulen nur langsam und nur im Falle dringenden Bedarfes vorzugehen. Daher sank die Zahl der neu eröffneten Fachschulen von 16 des Vorjahres auf 12 im Jahre 1875 herab.

Es wurden nämlich im letzteren Jahre neu eröffnet:

Die Webeschulen in Jägerndorf, Neuhaus, Schönwald und Schluckenau;

die Wirkschule in Schönlinde;

die Fachschule für Marmorbearbeitung in Predazzo;

die Fachzeichen- und Modellirschule mit besonderer Berücksichtigung der Siderolithindustrie in Teplitz;

die Maschinstrick-Curse in Brünn, Graz, Klagenfurt, Lemberg und Prag.

Ausserdem wurde die Korbflecht-Wander-Lehrwerkstätte von Petrowitz in Schlesien nach Kwaczala in Westgalizien übertragen und der Glasspinn-Wanderlehrcurs in diesem Jahre in Maxdorf und Johannisberg abgehalten.

Um die obenerwähnten Maschinstrick-Curse, an welche sich noch weitere Curse in verschiedenen Provinzstädten sowie in Wien anreihen werden, errichten zu können, wurde im Sommer 1875 in den Schullocalitäten des Wiener Frauenerwerbvereines und unter dessen specieller Obhut ein viermonatlicher Fachcurs zur Ausbildung von Maschinstricklehrerinnen eröffnet, in welchem 11 Schülerinnen aus verschiedenen Ländern Oesterreichs zum Theile mit Hilfe entsprechender Stipendien die Befähigung zur Ertheilung des theoretischen und praktischen Unterrichtes im Maschinstricken erlangten.

Hinsichtlich der Errichtung der noch nicht zur Eröffnung gelangten Webeschulen in Freudenthal, Neustadt a. d. Mettau, Hronov, der Spitzenschule in Idria, der Drechslerschule in Ehrwald, der Fachschule für Gold-, Silber-, Bronzearbeiter und Graveure in Wien, der Fachschule für Gewehrerzeugung in Ferlach, der Edelsteinschleiferei-Lehrwerkstätte in Turnau wurden die Verhandlungen fortgeführt und wegen Errichtung eines Stickerei Curses in Bleiberg, der Maschinstrick-Curse in Schlesien und Tirol, dann einer höheren Webeschule in Wien, eines Dreherei-Curses in Arco, einer Holzschnitzschule in Zakopane, einer Korbflechtschule in Aksmanice die Erhebungen eingeleitet. Ministerialrath Dr. E. Herrmann unternahm eine Reise nach Westgalizien, um jene Orte zu besichtigen, in welchen Fachschulen zur Entstehung gelangen sollen. Auch wurden wegen der Errichtung und Organisirung der Marmorindustrieschulen in Tirol ein Mitglied der geologischen Reichsanstalt und wegen des Vorkommens von Serpentin bei Tachau ein Bergingenieur zu fachlichen Erhebungen dahin entsendet.

Im Jahre 1875 wurde die Lehrwerkstätte für Holzschnitzerei zu Innsbruck wegen erfolgter Kündigung von Seite des subventionirten Leiters und Lehrers geschlossen. Die Neuorganisirung dieser Anstalt ist sofort in Angriff genommen worden. Wegen Mangels an geeigneten Lehrkräften musste die Fachschule für Glasquincaillerie in Gablonz im Jahre 1875 gänzlich geschlossen bleiben.

Auch die drei Jahre hindurch subventionirte Klöppelschule zu Rietz, sowie deren Schwesteranstalten zu Proveis und Inzing in Tirol wurden mit Ende 1875 vorläufig geschlossen, werden jedoch im Jahre 1876 wieder eröffnet.

Wegen Schliessung oder Uebertragung der Fachzeichen- und Modellirschule mit Lehrwerkstätten für Dreherei und Holzschnitzerei in Haindorf bei Friedland, welcher trotz ausgezeichneter Leitung und günstiger Unterrichtsresultate der geeignete Boden zu fehlen scheint, wurden die Erhebungen eingeleitet. Eine Umgestaltung wurde auch, für die mit der Webeschule in Gumpendorf (Wien) verbundenen Manufactur-Zeichenschule dadurch vorbereitet, dass in den Localitäten derselben die Errichtung einer allgemeinen Zeichenschule von Seite des Ministeriums für Cultus und Unterricht in Aussicht genommen wird.

Die grosse Anzahl der vorhandenen gewerblichen Fachlehranstalten und das rasche Anwachsen der Schülerzahl bei der Mehrzahl derselben, endlich die Nothwendigkeit eines planmässigen Vorgehens bei Errichtung weiterer Lehranstalten, liessen dem Handels-Ministerium bereits im Jahre 1873 die Mitwirkung eines aus Fachmännern zusammengesetzten Aufsichts- und Beirathes höchst wünschenswerth erscheinen. Im Jahre 1874 wurden in Folge des Aufhörens der Berathungen der gemeinsamen Gewerbeschul-Ministerialcommission die Agenden artistischer Richtung

stets nur nach Einvernehmung des Aufsichtsrathes der k. k. Kunstgewerbeschule und des Vorsitzenden desselben, Hofrath Ritter v. Eitelberger erledigt. In technischer Hinsicht wurden verschiedene Fachcapacitäten thunlichst zu Rathe gezogen. Die Organisirung eines eigenen ständigen Beirathes zeigte sich jedoch so dringend nöthig, dass noch im Herbste 1874 unter dem Vorsitze des k. k. Handels-Ministers ein Referentenentwurf über die Organisirung der Fachschulaufsicht von einer Versammlung in Berathung gezogen wurde, an welcher zahlreiche Fachmänner, und unter diesen auch Vertreter des Ministeriums für Cultus und Unterricht, der niederösterreichischen Handels und Gewerbekammer, des niederösterreichischen Gewerbevereines, die Directoren des Museums für Kunst und Industrie und der Kunstgewerbeschule und andere Theil nahmen. Nach weiterer Durchberathung, besonders mit Hilfe technischer Fachcapacitäten, sollte der abgeänderte Entwurf Anfangs 1875 zur Durchführung gelangen, doch wurde erst im Herbste 1875 mit dem Ministerium für Cultus und Unterricht das hiezu erforderliche Uebereinkommen hinsichtlich der Organisation der Fachschulaufsicht und der Stellung des Handels-Ministeriums zum gewerblichen Unterrichtswesen überhaupt zum Abschlusse gebracht. Demselben zufolge wird jede dem Handels-Ministerium unterstehende gewerbliche Fachunterrichtsanstalt, je nach ihrem vorwiegenden Charakter, von einem kunstgewerblichen oder von einem technischen Aufsichtsrathe überwacht.

Der artistische Aufsichtsrath besteht aus dem Aufsichtsrathe der Kunstgewerbeschule in Wien, aus Mitgliedern der artistischen Inspection, aus Fachmännern, welche über Antrag des artistischen Aufsichtsrathes vom Handels-Ministerium demselben beigezogen werden, endlich aus dem Vertreter und den (ständigen) Delegirten des Handels-Ministeriums. Den Vorsitz führt der jeweilige Vorsitzende des Aufsichtsrathes der k. k. Kunstgewerbeschule. Gegenwärtig ist Vorsitzender der Director des k. k. österreichischen Museums für Kunst und Industrie in Wien, Hofrath Rudolf Ritter v. Eitelberger.

Als Mitglieder des Aufsichtsrathes der Kunstgewerbeschule gehören dem artistischen Aufsichtsrathe an: der Director der k. k. Kunstgewerbeschule, k. k. Regierungsrath Josef Storck, der Universitätsprofessor k. k. Hofrath Ernst Ritter v. Brücke, der Director der k. k. Gemäldegallerie im Belvedere, k. k. Regierungsrath Eduard Ritter v. Engerth, der k. k. Oberbaurath, Professor Heinrich Ritter v. Ferstel, der k. k. nieder-österreichische Landesschulinspector Heinrich Schramm, der k. k. Professor an der technischen Hochschule, Dr. Alexander Bauer, der Curator des k. k. österreichischen Museums Ludwig Lobmeyr, der Fabriksbesitzer Max Mauthner, ferner als über Antrag des artistischen Anfsichtsrathes in denselben berufener Fachmann der k. k. Professor der Akademie der bildenden Künste Kaspar Zumbusch, endlich als Delegirte des Handels-Ministeriums das Mitglied des Herrenhauses und Gutsbesitzer Graf Wladimir Dzieduszycki, sowie die Reichsrathsabgeordneten und Fabriksbesitzer Nikolaus Dumba und Max Ritter von Dormitzer.

Der technische Aufsichtsrath besteht aus den Leitern der vom Handels-Ministerium errichteten industriell-technischen Versuchsanstalten, aus Mitgliedern der technischen Inspection, aus Fachmännern, welche über Antrag des technischen Aufsichts-

rathes demselben beigezogen werden, endlich aus dem Vertreter und den (ständigen) Delegirten des Handels-Ministeriums.

Gegenwärtig führt den Vorsitz der k. k. Professor des Maschinenbaues an der technischen Hochschule in Wien, Leopold Hauffe. Demselben gehören als Mitglieder an: der Leiter der chemisch-technischen Versuchsanstalt des k. k. österreichischen Museums (früher der keramischen Versuchsanstalt des Handels-Ministeriums), k. k. Regierungsrath Franz Kosch, der Leiter der chemisch-technischen Versuchsanstalt des Handels-Ministeriums für Lederindustrie, Wilhelm Eitner, ferner als Delegirte des Handels-Ministeriums der k. k. Professor der Bodencultur-Hochschule, k. k. Regierungsrath Dr. Fr. Wilh. Exner, der k. k. Professor der technischen Hochschule in Wien, Dr. Alexander Bauer, der k. k. Universitätsprofessor Dr. Ernst Ludwig, die Fabriksbesitzer kaiserlicher Rath Rudolf Ditmar und Anton Harpke junior. Ueber Antrag des technischen Aufsichtsrathes wurden demselben als Mitglieder beigezogen: der Fabriksbesitzer und Fabriksdirector Eduard Redlhammer in Grottau bei Reichenberg, der Fabriksbesitzer und Reichsrathsabgeordnete Karl Ganahl in Feldkirch, der Fabriksbesitzer Oskar Gülcher in Bielitz, der Fabriksdirector Bruno v. Henneberg in Pottendorf, der Fabriksbesitzer C. Wolfrum jun. in Aussig a. d. Elbe, der Fabriksdirector in Wien C. Wagner, der Centralinspector der Kaiser Ferdinands Nordbahn Ludwig Becker, der Präsident des niederösterreichischen Gewerbevereins, kaiserlicher Rath Carl Zimmermann Ritter v. Göllheim, der Reichsrathsabgeordnete und Gutsbesitzer Robert Freiherr v. Walterskirchen, der k. k. Regierungsrath und Professor an der Bodencultur-Hochschule Dr. Franz X. Neumann Ritter v. Spallart, endlich der k. k. niederösterreichische Landesschulinspector Heinrich Schramm. Als Vertreter des Handels-Ministeriums fungirt in beiden Aufsichtsräthen der Referent k. k. Ministerialrath Dr. Emanuel Herrmann und in dessen Verhinderung der k. k. Ministerialsecretär Dr. Carl Lind.

An den Berathungen beider Aufsichtsräthe, in welchen es sich um bestimmte Fragen praktischer Art handelt, haben Experte theilzunehmen. Insbesondere in jenen Fällen, in welchen Fragen technischer oder commercieller Natur zur Berathung kommen, ist den Verhandlungen auch der betreffende technische oder commercielle Inspector (oder Experte) mit dem Rechte auf Sitz und Stimme beizuziehen.

Der Wirkungskreis beider Aufsichtsräthe umfasst die Ueberwachung des gesammten Unterrichtes der denselben zugetheilten gewerblichen Fachunterrichtsanstalten. Innerhalb dieses Wirkungskreises erstatten dieselben über Vorschlag oder Bericht der betreffenden Referenten oder Inspectoren an das Handels-Ministerium Gutachten und Anträge betreffend:

1. Die grundsätzlichen Bestimmungen bei Errichtung, Subventionirung, Erhaltung, Erweiterung, Uebertragung, Vereinigung oder Auflösung gewerblicher Fachunterrichtsanstalten.

2. Die Statuten und Lehrpläne einzelner gewerblicher Fachunterrichtsanstalten.

3. Die Creirung, Erweiterung, Verbindung oder Auflassung einzelner Leiter-, Lehrer- oder Assistenten- und Werkmeisterstellen, ferner die Besetzung solcher Stellen an gewerblichen Fachunterrichtsanstalten.

4. Die Bestimmung der Anforderungen an Lehramtscandidaten hinsichtlich der allgemeinen und fachlichen Bildung, sowie die Grundsätze der Einführung und Vornahme von Prüfungen derselben.

5. Die Massnahmen zur Herstellung oder Beischaffung geeigneter Lehr- und Lernmittel, sowie Arbeitsmittel, insbesondere der Vorlagewerke, Lehrbücher, Modelle, Originalentwürfe, Mustergegenstände, Maschinen, Werkzeuge und Apparate, Roh- und Hilfsstoffe und Unterrichts-, sowie Arbeitsrequisiten im Allgemeinen.

6. Die Prüfung der Instructionen für die Lehrer hinsichtlich der Durchführung des Lehrplanes, der Verwendung der Lehr-, Lern- und Arbeitsmittel.

7. Die Massnahmen zur Wahrung des Lehrzieles der Fachunterrichtsanstalten in künstlerischer, technischer und commercieller Beziehung, insbesondere hinsichtlich der Ausführung praktischer Arbeiten.

8. Die Massnahmen zur Anbahnung der Verwerthung der praktischen Erzeugnisse der gewerblichen Fachunterrichtsanstalten im Allgemeinen, besonders hinsichtlich der Verbindung der Fachschulen unter einander und mit gewerblichen und Handelskreisen.

9. Die Massnahmen zur Ermöglichung der Fach- und Fortbildung der Lehrkräfte, wie z. B. die Einführung von Fortbildungs-, Fach- und Specialcursen, Specialausstellungen, Preisausschreibungen, Instructionsreisen, Stipendien.

10. Die Massregeln und Instructionen zur Durchführung der Ausstellungen von Schülerarbeiten oder anderen Leistungen der gewerblichen Fachunterrichtsanstalten.

11. Die Normen über die Vornahme von Schulprüfungen, über die Classification, sowie die Ausfertigung von Zeugnissen.

12. Die Organisation des Inspectionsdienstes, die Wahl der artistischen, beziehungsweise der technischen Inspectoren, sowie deren Instructionen.

Jene Agenden hingegen, welche eine gleichmässige und einheitliche Behandlung im artistischen wie im technischen Aufsichtsrathe erheischen, werden über Wunsch des einen oder anderen Aufsichtsrathes oder über Aufforderung des Handels-Ministeriums in gemeinschaftlichen Sitzungen der Mitglieder beider Aufsichtsräthe in Berathung gezogen.

Gemeinschaftliche Sitzungen haben insbesondere auch in jenen Fällen stattzufinden, in welchen es sich um die Zutheilung einer oder mehrerer Kategorien von gewerblichen Fachunterrichtsanstalten an den artistischen oder den technichen Aufsichtsrath handelt, ferner, wenn solche Organisations-, ökonomische oder Administrativmassregeln berathen werden sollen, welche die Gesammtheit des gewerblichen Fachunterrichtes betreffen, endlich wenn sich in Principienfragen Differenzen zwischen den Anschauungen beider Aufsichtsräthe ergeben.

Beide Aufsichtsräthe haben im October 1875 ihre Thätigkeit mit lebhaftem, sachgemässem Interesse und mit nicht genug anzuerkennendem opferwilligem Eifer begonnen und bisher ununterbrochen fortgesetzt.

Um dem artistischen Aufsichtsrathe sowie den betreffenden Fachkreisen die genaueste Kenntniss der Resultate der bisherigen Lehrthätigkeit an den Fachschulen artistischer Richtung zu verschaffen, veranlasste das Handels-Ministerium im October 1875 eine Ausstellung der Schülerarbeiten sämmtlicher Fachlehranstalten der genannten Richtung, an welcher sich auch die chemisch-technische Versuchs-

anstalt für Keramik, Glas und Email, dann mehrere dem Unterrichts-Ministerium unterstehende gewerbliche Lehranstalten betheiligten. Dieselbe fand in den Räumen des k. k. österreichischen Museums für Kunst und Industrie unter Leitung eines aus dem k. k. Regierungsrathe Storck, dem k. k. Landesschul-Inspector Schramm, dem k. k. Ministerialsecretär Dr. Lind und dem k. k. Custos am österreichischen Museum Dr. Ilg bestehenden Specialcomités statt, welches die Vorkehrungen für die Ausstellung beantragte, die Installation besorgte und die einzelnen Fachschulexpositionen einer genauen Prüfung unterzog. Die über diese Prüfung aufgenommenen Protokolle, sowie die vom artistischen Aufsichtsrathe selbst vorgenommenen Einvernehmungen der sämmtlichen zum Behufe der Fachschulausstellung einberufenen Leiter und Lehrer der Fachschulen bildeten im Vereine mit den Acten des Handels-Ministeriums und den eingehenden von den Schulleitungen abgeforderten statistischen Ausweisen das Berathungsmaterial des artistischen Aufsichtsrathes, auf Grund dessen derselbe die Statuten, Lehrpläne u. s. w. der einzelnen Fachschulen der Reihe nach einer eingehenden Berathung unterzog.

Das Ergebniss der Ausstellung der Fachschulen artistischer Richtung, welches auf Veranlassung des Handels-Ministeriums in einem von Dr. A. Ilg ausgearbeiteten eingehenden Berichte im Drucke veröffentlicht wurde, war im Ganzen ein sehr befriedigendes. Diese Ausstellung soll künftighin jedes zweite Jahr wiederholt werden und dem artistischen Aufsichtsrathe die wichtigsten Handhaben zur Ueberwachung der demselben zugewiesenen Fachschulen darbieten.

Ein ähnlicher Vorgang wurde auch hinsichtlich der Fachschulen technischer Richtung in Aussicht genommen und hiefür ein Specialcomité, bestehend aus dem k. k. Professor Hauffe, dem k. k. Landesschul-Inspector Schramm, dem k. k. Professor Dr. Bauer, dem k. k. Regierungsrathe Dr. Exner, dem Fabriksbesitzer Eduard Redlhammer und dem k. k. Ministerialsecretär Dr. Lind eingesetzt, welches jedoch den Antrag stellte, dass die Ausstellung der Fachschulen technischer Richtung vorläufig noch auf einen spätern Zeitpunkt verschoben werden solle, bis die noch sehr jungen Fachlehranstalten in der Lage sind, eine derartige Ausstellung so zu beschicken, dass dieselbe ein umfassendes und klares Bild ihrer Thätigkeit liefert.

Eine grössere Anzahl von Fachschulen wurde auch besonderen Inspicirungen unterzogen, so die meisten Webeschulen von Seite des Fabriksbesitzers und Fabriksdirectors Eduard Redlhammer, die mechanischen Lehrwerkstätten in Kommotau und Klagenfurt von Seite des k. k. Professors Leopold Hauffe, die Uhrenindustrieschule in Karlstein von ebendemselben und in administrativer Beziehung vom nieder-österreichischen Landesausschussbeisitzer Dr. W. Lustkandl und dem Referenten des Handels-Ministeriums Dr. Em. Herrmann, die Schuhmacherlehrwerkstätten in Duppau und Theusing von Seite des Fabriksdirectors Alfred Fränkl, die Klöppelschulen in Riez und Inzing von einer Statthalterei-Commission in Innsbruck, die Fachschulen in Teplitz, Haindorf, Grulich, Hohenbruck, Hallein, Mondsee, Hallstadt, Steyr, Klagenfurt u. a., in artistischer Hinsicht von Seite des k. k. Regierungsrathes J. Storck, und in administrativer Beziehung von Seite des Ministerialreferenten Dr. Em. Herrmann.

Ueber Antrag des Aufsichtsrathes der Kunstgewerbschule betraute das Handels-Ministerium den Director dieser Lehranstalt, Regierungsrath J. Storck, mit der Leitung

des Lehrmittelwesens der Fachschulen kunstgewerblicher Richtung. Dem Fabriksdirector E. Redlhammer wurde die Inspicirung sämmtlicher Textilschulen übertragen.

Die Einflussnahme des Handels-Ministeriums auf den fachgewerblichen Unterricht gewann auch dadurch eine weitere Grundlage, dass die Verhandlungen mit dem k. k. Ministerium für Cultus und Unterricht wegen Präcisirung des diesfälligen beiderseitigen Wirkungskreises einvernehmlich zu einem erwünschten Abschlusse gediehen. Hiernach wurde die dem Handels-Ministerium auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 10. April 1861 (R. G. Bl. Nr. 49) zukommende Mitwirkung bei Errichtung und Regulirung von Industrieschulen hinsichtlich des gewerblichen Unterrichts bis zur Erlangung weiterer, eine definitive Regelung der gewerblichen Schulorganisation ermöglichenden Erfahrungen dahin präcisirt, dass künftighin in den Wirkungskreis des Handels-Ministeriums die oberste Leitung des Specialunterrichts für einzelne Gewerbszweige und insbesondere der gesammten praktischen Unterweisung im Gebiete der Gewerbe gehört, während dem k. k. Ministerium für Cultus und Unterricht alle jene gewerblichen Unterrichtsanstalten unterstehen, in deren Organisations- und Lehrplan auf das Specialunterrichtsbedürfniss einzelner Gewerbszweige, sowie auf die praktische Unterweisung nicht eingegangen wird, daher insbesondere die k. k. Gewerbschulen und die gewerblichen Fortbildungsschulen, mit Ausnahme der Fachcurse für einzelne specielle Gewerbe. Innerhalb des oben bezeichneten speciellen Gebietes steht es dem Handels-Ministerium zu, den Specialunterricht für einzelne Gewerbszweige an einzelnen Fachschulen zu concentriren, ferner auch grundlegende Lehrfächer, gewerbliche und im beschränkten Masse auch allgemein bildende Gegenstände in den Lehrplan der demselben unterstehenden Fachschulen aufzunehmen. Die beiden genannten Ministerien werden jedoch einander bei allen wichtigeren Vorkommnissen und Massnahmen hinsichtlich der ihrem Ressort angehörenden gewerblichen Unterrichtsanstalten, insbesondere wenn sich dieselben auf die Errichtung, Umgestaltung oder Auflösung derartiger Anstalten, auf die Feststellung oder Genehmigung der Organisations- und Lehrpläne, und auf die Systemisirung der Lehrstellen beziehen, das Einvernehmen durch Mittheilung der Acten im Einsichtswege ante expeditionem pflegen. Dieses Uebereinkommen bezieht sich unbeschadet der dem nieder-österreichischen Landesschulrathe nach den nieder-österreichischen Landesgesetzen, betreffend die Errichtung und Erhaltung der gewerblichen Fortbildungsschulen vom 28. November 1868, 26. Jänner 1872 und 3. März 1873 auf gewerbliche Fachcurse und Fachschulen zukommenden Ingerenz auch auf Nieder-Oesterreich.

Bei den vom Ministerium für Cultus und Unterricht im Jahre 1875 eingeleiteten Verhandlungen wegen Errichtung von Staatsgewerbeschulen in Prag, Reichenberg, Pilsen, Salzburg und Graz nahm das Handels-Ministerium nach Mass der demselben ressortmässig zukommenden Mitwirkung Antheil.

Die Hauptthätigkeit des Handels-Ministeriums auf dem Gebiete des gewerblichen Fachunterrichts concentrirte sich naturgemäss auf die Ausgestaltung und Organisation der gewerblichen Fachlehranstalten.

So wurde die Erweiterung der Thonindustrieschule in Znaim durch einen chemischen Lehrcurs, der Porcellanindustrieschule in Carlsbad durch Anfügung eines praktischen Unterrichts, der Goldschmiedschule in Prag durch Ausdehnung ihres

Lehrzieles auf alle verwandten Gewerbe, die Umgestaltung der bisher als Privatschule bestandenen Fachschule in Tione zu einer gewerblichen Fachzeichen- und Modellirschule mit Lehrwerkstätten für Tischlerei und Holzschnitzerei, die Vervollständigung der Fachzeichenschule für Oelmalerei und Chromolithographie in Reichenau durch Einführung eines praktischen Atelier-Unterrichts, die Completirung der Eisenindustrieschule in Steyr u. s. w. in Verhandlung genommen. Die Statuten und Lehrpläne von ungefähr zwanzig, die Lehrpläne von neun Fachschulen wurden einer Neuredigirung unterzogen, und mit der Ausarbeitung von Normalstatuten und Normallehrplänen für die Fachschulen kunstgewerblicher Richtung und für die Webeschulen eigene Comités betraut.

Neue Lehrstellen wurden an der mechanischen Lehrwerkstätte in Klagenfurt, an den mechanischen Lehrwerkstätten in Kommotau, an der Eisenindustrieschule in Steyr, an der Thonindustrieschule in Znaim, an den Webeschulen in Bielitz und Lomnitz geschaffen und besetzt und für die Fachschulen in Cles, Tione und Cortina in Aussicht genommen. Eine Werkmeisterstelle gelangte in Grulich zur Creirung und Besetzung.

Veränderungen im Lehrpersonal kamen an den Fachschulen in Haida, Carlsbad, Innsbruck, Steyr, Aussig vor.

Seine besondere Fürsorge widmete das Handels-Ministerium der Heranbildung geeigneter Lehrkräfte.

Ausser den 10 mit Stipendien des Handels-Ministeriums regelmässig unterstützten Schülern der Kunstgewerbeschule am k. k. österreichischen Museum in Wien frequentirten diese Anstalt noch 28 mit besonderen Stipendien ausgerüstete Fachschullehramts-Candidaten. Weiters wurden an Hospitanten der keramischen Versuchsanstalt vier, an Schülerinnen der höhern Fachschule für Kunststickerei drei, an Schüler der Fachschulen in Katharinaberg, Wallern und Tachau je ein Stipendium verliehen. Den mit Stipendien des Handels-Ministeriums zu ihrer Ausbildung in Lüttich befindlichen zwei Gewehrarbeitern wurden weitere Raten ihrer Stipendien erfolgt.

Auch die Ausstattung der Fachschulen mit geeigneten Lehr- und Arbeitsmitteln wurde eifrig fortgesetzt. Die Vorlagewerke „einfache Möbel“ von Storck und „Thür- und Fensterverschlüsse“ nach von Siccardsburg's hinterlassenen Entwürfen von Storck unter Mitwirkung von Paulik und Gugitz gelangten zum Abschlusse. Der Ankauf einer Sammlung Paul Flindt'scher Gefässabbildungen deutscher Renaissance bot den Anlass zu neuer Herausgabe derselben durch das k. k. österreichische Museums mit Untertützung des Handels-Ministeriums.

Das mit Subvention des Handels- und des Unterrichts-Ministeriums begonnene Storck'sche Vorlagewerk wurde regelmässig fortgesetzt. Durch Zusicherung einer Subvention wurde dem k. k. Professor an der Kunstgewerbeschule Valentin Teirich die Herausgabe eines Werkes „Bronzen der Renaissance“ ermöglicht, welches jedoch erst nach dessen Tode im Jahre 1876 erschien. Eine Subvention erhielt auch Felix Lay zur Herausgabe der Ornamente südslavischer Haus- und Kunstindustrie. Ferner wurde der Custos am k. k. österreichischen Museum Dr. Ilg veranlasst, einen Leitfaden zur Kunstgeschichte der Stickerei als Hülfsbuch zu seinen Vorträgen an der höhern Sticke-

reischule in Wien zu verfassen. Endlich wurde eine Sammlung chromolithographirter Aquarelle von Sturm „Vignetten für keramische Decoration“ von Seite des k. k. österreichischen Museums angeregt und mit Beihilfe des Handels-Ministeriums in Angriff genommen.

Für bestimmte Gruppen von Fachschulen wurden als Lehrmittel und zwar für Fachschulen im Gebiete der weiblichen Handarbeit das Hoffmann'sche Spitzenmusterbuch, ferner Fischbach's südslavische Ornamente und Renoir's Chiffres et Monogrammes, für alle kunstgewerblichen Fachschulen Bucher und Gnauth's Blätter für das Kunsthandwerk angeschafft und vertheilt. Viele in Lieferungen erscheinende Vorlagewerke wurden denselben regelmässig zugeführt. Ausserdem erhielten die Fachschulen zur Begründung von Schulbibliotheken je eine kleine Sammlung geeigneter Elementarfachwerke. Jeder von den Webeschulen kam eine höchst instructive von Fr. Freiherrn v. Leitenberger gespendete Collection von in- und ausländischen Baumwollgewebe-Mustern zu.

Die fachgewerbliche Lehrmittelsammlung des Handels-Ministeriums wurde durch werthvolle Geschenke neuerdings bereichert, und verdient besonders eine Collection dänischer Holzbearbeitungswerkzeuge der Firma Weiss und Sohn in Wien Erwähnung. Ausserdem wurde im Wege des Ankaufs eine Partie Castellanischer Schmuckgegenstände, Bronze- und Bijouteriewaaren aus der Rheingegend, dann persischer Fliesen, ferner Gefässentwürfe von V. Solis und Möbelentwürfe von Flötner (beide Werke der Renaissancezeit angehörig), eine Sammlung von geschnitzten Holzrahmen und Sesseln, eine Collection von Stickereien etc. erworben.

Ein Theil der Lehrmittelsammlungen gelangte an die einzelnen Fachschulen und wurde über Antrag des artistischen Aufsichtsrathes insbesondere Vorsorge getroffen, dass von praktischen Arbeiten der Schüler kunstgewerblicher Fachschulen nach Originalmustern oder Originalentwürfen des Museums je ein Exemplar im k. k. österreichischen Museum für Kunst und Industrie zur Ausstellung gelange. Die sämmtlichen zur Zeit der Wiener Weltausstellung erworbenen Originalgegenstände kunstgewerblicher Richtung wurden dem k. k. österreichischen Museum zur Aufbewahrung und Ausstellung übergeben, während die Concentrirung der Sammlungen technischer Richtung bei Gelegenheit der weiter unten erwähnten Verhandlungen behufs Errichtung eines technischen Gewerbemuseums angestrebt wurde.

Als Wanderausstellung gelangte die Sammlung von Holzbearbeitungswerkzeugen sowie das Schinkl'sche Werk „Vorbilder für Handwerker und Fabrikanten“ endlich die Collection von Drechslerwaaren in verschiedenen Fachschulen zur Exposition.

Ausserdem wurde ein grosser Theil sämmtlicher Fachschulen neuerdings mit speciell für dieselben ausgewählten Lehrmittelsammlungen (theils Vorlagewerken, Gypsmodellen u. s. w., theils Lehrbüchern) auf Kosten des Handels-Ministeriums versehen. Ebenso erfuhren auch die Arbeitsmittelinventare der Fachschulen durch Anschaffung von Webstühlen, Holz- und Metallbearbeitungsmaschinen, von Werkzeugen, Farben, Chemikalien u. s. w. eine vielfache und wesentliche Bereicherung.

Besonderes Interesse wendete das Handels-Ministerium der Beischaffung von Originalentwürfen stylgerechter kunstgewerblicher Erzeugnisse für die einzelnen Fachschulen zu. Der mit der Leitung des Lehrmittelwesens betraute k. k. Regierungs-

rath Storck übernahm gleichzeitig die Aufgabe, hiefür Sorge zu tragen und die Ausführung der praktischen Gegenstände nach diesen Entwürfen zu überwachen. Auf diese Weise gelang es, die Fachschulen auf der Höhe des Kunstgeschmackes zu erhalten und denselben würdige Aufgaben des Schaffens zuzuführen.

Einen weitern Sporn des Schaffens bildete die Betheiligung einzelner Gruppen von Fachschulen an localen Ausstellungen, wie jene in Mähr.-Trübau, Böhm.-Leipa, Teplitz etc. Auch den Fachlehrern wurde der Besuch solcher Ausstellungen ermöglicht. Wegen der Theilnahme der Fachschulen kunstgewerblicher Richtung an der Jubelausstellung 1876 in München wurden die Vorkehrungen getroffen, und ein Specialcomité eingesetzt, welches die Ausstellung der k. k. Kunstgewerbeschule und jene der kunstgewerblichen Fachschulen in Berathung zog.

Ausser dieser eingehenden Pflege des Fachschulwesens wurde mit der Subventionirung einzelner Fachunterrichtsanstalten, insbesondere aber mit der Bestreitung der Kosten der Lehrkräfte und Lehrmittel in der bisherigen Weise, nur in ausgedehnterem Masse fortgefahren.

Die vom Handels-Ministerium subventionirten gewerblichen Fachschulen zeigten zu Ende des Schuljahres 1874/75 im Vergleiche mit demselben Zeitpunkte des Schuljahres 1873/74 folgende Frequenz:

	Bezeichnung der Fachschulen	Eröffnungs-Tag	Anzahl der Lehrkräfte	Tages- Schüler mit Ende des Schuljahres 1873/4	Abends- und Sonntags- Schüler mit Ende des Schuljahres 1873/4	Zusammen mit Ende des Schuljahres 1873/4	Tages- Schüler mit Ende des Schuljahres 1874/5	Abends- und Sonntags- Schüler mit Ende des Schuljahres 1874/5	Zusammen mit Ende des Schuljahres 1874/5
	I. Für Weberei.								
1	Webeschule in Asch	1. Mai 1871	2	. . . .	32	32	. . .	43	43*)
2	Webelehrwerkstätte in Aussig a. d. Elbe	20. Mai 1869	3	15	9	24	13	5	18
3	Webeschule in Bärn	24. October 1873	1	7	31	38	5	37	42
4	" in Bielitz-Biala	1. April 1866	2	34	. . . .	34	32	8	40
5	" in Brünn	25. October 1866	3	10	29	39	8	51	54
6	" in Hohenelbe	1. August 1873	2	8	18	26	7	16	23
7	Webeschule und Webefortbildungsschule in Jägerndorf	7. Februar 1875	4	. . . .	. . . .	. . . .	13	15	28
8	Webelehrwerkstätte in Landskron	1. Februar 1873	1	19	. . .	19	21	. . .	21
	Fürtrag	. . . .	20	93	119	112	94	175	269

*) Ausserdem nehmen 30 Schüler am Zeichen-Unterrichte Theil.

	Bezeichnung der Fachschulen	Eröffnungs-Tag	Anzahl der Lehrkräfte	Schüler mit Ende des Schuljahres 1873/4: Tages-	Abends- und Sonntags-	Zusammen	Schüler mit Ende des Schuljahres 1874/5: Tages-	Abends- und Sonntags-	Zusammen
	Uebertrag	. . . .	20	93	119	112	94	175	269
9	Webeschule in Lomnitz	1. October 1874	1	. . . .	. . . .	. . . .	9	7	16
10	„ in Neu-Bistritz . .	1. Dec. 1874	1	. . . .	. . . .	. . . .	11	16	27
11	„ in Neuhaus	1. Juli 1875	1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
12	„ in Policka	1. Dec. 1874	2	. . . .	. . . .	. . . .	11	27	38
13	Höhere Webeschule in Reichenberg	14. Juli 1852	5	7	78	85	7	48	55
14	Webeschule in Rochlitz	2. Februar 1873	1	7	4	11	7	6	13
15	Webelehrwerkstätte in Rothmühl	1. Mai 1873	1	3	6	9	6	5	11
16	Fachzeichen- und Webeschule in Rumburg	1. Januar 1872	4	37	54	91	30	48	78
17	Webeschule in Schluckenau . .	1. October 1875	1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
18	Webelehrwerkstätte in Schönwald	1. April 1875	2	. . . .	. . . .	. . . .	11	. . . .	11
19	Webeschule in Starkenbach . .	1. October 1874	1	. . . .	. . . .	. . . .	4	13	17
20	Webeschule und Webelehrwerkstätte in Sternberg	24. October 1873	2	18	62	80	18	46	64
21	Webeschule in Warnsdorf . . .	1. Juli 1874	3	20	90	110	30	132	162
22	Manufactur- Zeichen- u. Webeschule in Wien	1. Juli 1858	2	16	50	66	21	58	79
23	Fachschule der Posamentir-Genossenschaft in Wien	2. October 1870	2	. . . .	52	52	. . . .	53	53
24	Webeschule in Zwittau	24. März 1873	2	5	32	37	5	30	35
			51	206	547	753	264	664	928
	II. Für Wirkerei.								
1	Wirkschule in Asch	1. Mai 1871	1	. . . .	10	10	. . . .	6	6
2	„ in Schönlinde . . .	5. April 1875	1	. . . .	. . . .	. . . .	16	18	34
			2	. . . .	10	10	16	24	40
	III. Für Stickerei.								
1	Höhere Fachschule für Kunststickerei in Wien	1. October 1874	6	. . . .	. . . .	. . . .	40	. . . .	40
			6	. . . .	. . . .	. . . .	40	. . . .	40

	Bezeichnung der Fachschulen	Eröffnungs-Tag	Anzahl der Lehrkräfte	Schüler Tages- (mit Ende des Schuljahres 1873/4)	Schüler Abends- und Sonntags- (mit Ende des Schuljahres 1873/4)	Zusammen (mit Ende des Schuljahres 1873/4)	Schüler Tages- (mit Ende des Schuljahres 1874/5)	Schüler Abends- und Sonntags- (mit Ende des Schuljahres 1874/5)	Zusammen (mit Ende des Schuljahres 1874/5)
	IV. Für Spitzen-Industrie.								
	Vom k. k. Handels-Ministerium subventionirte Spitzenklöppelschulen des Herm. Uffenheimer:								
1	in Inzing	1. Dec. 1873	1	15	....	15	13	....	13
2	in Proveis	1. Dec. 1873	1	18	....	18	13	....	13
3	in Rietz	24. August 1872	1	31	....	31	28	....	28
			3	64	....	64	54	....	54
	V. Für Maschinstrickerei.								
1	Maschinstrickcurs des Frauen-Erwerb-Vereines in Brünn	1. October 1875	1	....	....	....	....	....	....
2	Maschinstrickcurs des steiermärkischen Gewerbevereines in Graz	26. October 1875	1	....	....	....	....	....	....
3	Maschinstrickcurs des Frauen-Vereines in Klagenfurt	1. October 1875	1	....	....	....	....	....	....
4	Maschinstrickcurs des Frauen-Erwerb-Vereines in Lemberg	1. November 1875	1	....	....	....	....	....	....
5	Maschinstrickcurs des Frauen-Erwerb-Vereines in Prag	15. Nov. 1875	1	....	....	....	....	....	....
			5	....	....	....	....	....	....
	VI. Für textiles Fachzeichnen.								
1	Manufacturzeichenschule in Verbindung mit der Webeschule in Wien	29. October 1871	1	....	205	205	62	247	309
2	Kunstgewerbliche Fachzeichenschule in Verbindung mit dem Gewerbe-Museum und der Webeschule in Reichenberg	2. December 1873	1	57	....	57	80	....	80
3	Fachzeichenschule für Stickerei, Weberei und Zeugdruck in Feldkirch	2. December 1873	1	14	142	156	38	122	160
			3	71	347	418	180	369	549
	VII. Für Schuhmacherei.								
1	Lehrwerkstätte in Duppau	1. September 1874	1	....	....	....	1	17	18
2	„ in Graz	1. Januar 1873	1	11	....	11	11	....	11
3	„ in Theussing	1. September 1874	1	....	....	....	5	4	9
			3	11	....	11	17	21	38

	Bezeichnung der Fachschulen	Eröffnungs-Tag	Anzahl der Lehrkräfte	Tages- Schüler (mit Ende des Schuljahres 1873/4)	Abends- und Sonntags- Schüler (mit Ende des Schuljahres 1873/4)	Zusammen (mit Ende des Schuljahres 1873/4)	Tages- Schüler (mit Ende des Schuljahres 1874/5)	Abends- und Sonntags- Schüler (mit Ende des Schuljahres 1874/5)	Zusammen (mit Ende des Schuljahres 1874/5)
	VIII. Für Holzbearbeitung.								
1	Fachzeichen- und Modellirschule in Verbindung mit Lehrwerkstätten für Tischlerei, Intarsien-Arbeit, Holz- und Elfenbeinschnitzerei in Cles	1. September 1874	3	....	....	....	12	25	37
2	Fachzeichen- und Modellirschule in Verbindung mit Lehrwerkstätten für Holzschnitzerei und für Silberfiligran-Arbeiten in Cortina d' Ampezzo	15. Dec. 1874	2	....	....	....	14	....	14
3	Holzschnitzschule in Gmünd	3. Januar 1873	1	18	....	18	19	....	19
4	Fachzeichen- und Modellirschule in Verbindung mit Lehrwerkstätten für Tischlerei, Holzschnitzerei und Drecherei in Grulich	20. October 1873	2	24	62	86	30	23	53
5	Fachzeichen- und Modellirschule in Verbindung mit Lehrwerkstätten für Holzdrecherei und Holzschnitzerei in Haindorf	16. Nov. 1873	3	56	15	71	33	30	63*
6	Holzschnitzschule in Hallein	1. Januar 1871	1	12	10	22	12	6	18
7	Fachzeichen- und Modellirschule in Verbindung mit Lehrwerkstätten für Holzschnitzerei und Marmorbearbeitung in Hallstadt	19. Mai 1873	2	48	30	78	45	9	54
8	Lehrwerkstätte für Holzschnitzerei in Imst	1. Januar 1872	1	15	12	27	11	9	20
9	Lehrwerkstätte für Holzschnitzerei in Innsbruck	1. October 1872	1	7	4	11	....	14	14
10	Lehrwerkstätte für Tischlerei in Königsberg	11. Januar 1874	1	60	....	60	30	26	56
11	Holzschnitzschule in Mondsee	1. Mai 1873	1	19	....	19	22	....	22
12	Lehrwerkstätte für Drecherei in Tachau	1. Januar 1873	1	7	20	27	4	....	4
13	Lehrwerkstätte für Holzschnitzerei und Marmorbearbeitung in Taufers	24. Septbr. 1873	1	14	8	22	17	8	25
14	Lehrwerkstätte für Holzschnitzerei zu St. Ulrich im Grödnerthale	15. October 1872	1	31	6	37	25	2	27
	Fürtrag	....	21	311	167	478	274	152	426

*) Frequentanten des Wintersemesters. Im Sommersemester waren 32 Tages- und 4 Sonntagsschüler.

	Bezeichnung der Fachschulen	Eröffnungs-Tag	Anzahl der Lehrkräfte	Schüler mit Ende des Schuljahres 1873/4: Tages-	Abends- und Sonntags-	Zusammen	Schüler mit Ende des Schuljahres 1874/5: Tages-	Abends- und Sonntags-	Zusammen
	Uebertrag .	. . . .	21	311	167	478	274	152	426
15	Fachzeichen- und Modellirschule in Verbindung mit Lehrwerkstätten für Tischlerei und Holzschnitzerei in Wall.-Meseritsch	10. October 1874	3	. . . .	. . . .	. . . .	38	. . . .	38
16	Fachzeichen- und Modellirschule in Verbindung mit Lehrwerkstätten für Tischlerei, Drechslerei und Holzschnitzerei in Wallern	2. Januar 1873	3	35	. . . .	35	50	. . . .	50
17	Fachschule für Tischlerei in Wolfsberg	15. Januar 1874	1	9	40	49	10	30	40
			28	355	207	562	372	182	554
	IX. Für Marmorbearbeitung.								
1	Fachzeichen- und Modellirschule in Verbindung mit einer Lehrwerkstätte für Marmorbearbeitung in Laas	1. März 1874	3	11	. . . .	11	20	4	24
2	Fachschule für Marmorbearbeitung in Predazzo	15. Dec. 1875	1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
			4	11	. . . .	11	20	4	24
	X. Für Kinderspielwaaren-Industrie.								
1	Fachzeichen- und Modellirschule in Verbindung mit einer Lehrwerkstätte für Kinderspielwaaren-Industrie in Katharinaberg	8. April 1874	1	. . . .	52	52	25	36	61
			1	. . . .	52	52	25	36	61
	XI. Für Korbflechterei.								
1	Lehrwerkstätte in Kwaczala . .	4. Mai 1875	1	. . . .	. . . .	. . . .	3	. . . .	3
2	„ in Sciejowice . .	1. April 1874	1	18	. . . .	18	14	. . . .	14
			2	18	. . . .	18	17	. . . .	17
	XII. Für Strohflechterei.								
1	Strohflecht-, Spitzenklöppel- und Handschuhnähschule in Hochstadt *)	1. April 1873	2	60	. . . .	60	120	. . . .	120
			2	60	. . . .	60	120	. . . .	120

*) Verhandlungen wegen weiterer Subventionirung im Zuge.

	Bezeichnung der Fachschulen	Eröffnungs-Tag	Anzahl der Lehrkräfte	Schüler Tages- mit Ende des Schuljahres 1873/4	Schüler Abends- und Sonntags- mit Ende des Schuljahres 1873/4	Zusammen mit Ende des Schuljahres 1873/4	Schüler Tages- mit Ende des Schuljahres 1874/5	Schüler Abends- und Sonntags- mit Ende des Schuljahres 1874/5	Zusammen mit Ende des Schuljahres 1874/5
	XIII. Für Glasindustrie.								
1	Fachzeichen- und Modellirschule für Glas-Industrie und Lehrwerkstätte für Holzschnitzerei in Haida	1. October 1870	2	110	35	145	39	100	139
2	Fachzeichen- und Modellirschule für Glasindustrie in Steinschönau	31. März 1856	1	369	. . .	369	363	28	391
3	Fachzeichen- und Modellirschule für Glasquincaillerie in Gablonz	1. Dec. 1870	1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	*)
4	Glasspinn- und Glasgespinnstflecht-Wanderschule im Gablonzer Bezirke	October 1872	2	46	. . . .	46	12	. . . .	12
			6	525	35	560	414	128	542
	XIV. Für keramische Industrie.								
1	Fachzeichen- und Modellirschule für Thon-Industrie in Znaim	1. October 1872	3	. . . .	89	89	5	68	73
2	Fachzeichen-, Modellir- und Malerschule für Porzellan-Industrie in Karlsbad	18. Januar 1874	2	48	13	61	52	16	68
3	Fachzeichen- und Modellirschule in besonderer Berücksichtigung der Siderolith-Industrie in Teplitz	10. Januar 1875	1	. . . .	. . . .	. . . .	4	46	50
4	Fachzeichen- und Modellirschule in besonderer Berücksichtigung der Siderolith-Industrie in Tetschen	1. Dec. 1874	1	. . . .	. . . .	. . . .	7	. . . .	7
			7	48	102	150	68	130	198
	XV. Für Malerei und Chromolithographie.								
1	Fachschule für Malerei und Chromolithographie in Reichenau	6. October 1874	1	. . . .	. . . .	. . . .	9	66	75
			1	. . . .	. . . .	. . . .	9	66	75
	XVI. Für Metall-Industrie.								
1	Fachzeichen- und Modellirschule für Goldschmiedekunst und verwandte Gewerbe in Prag	2. März 1874	2	4	11	15	3	22	25
2	Fachzeichen- und Modellirschule in besonderer Berücksichtigung der Schlosserei in Hohenbruck	1. Septbr. 1874	1	. . . .	. . . .	. . . .	12	56	68
	Fürtrag	. . . .	3	4	11	15	15	78	93

*) In Reorganisirung begriffen, und wegen Mangels an Lehrkräften im J. 1875 geschlossen geblieben.

Digitized by Google

	Bezeichnung der Fachschulen	Eröffnungs-Tag	Anzahl der Lehrkräfte	Tages- Schüler mit Ende des Schuljahres 1873/4	Abends- und Sonntags- Schüler mit Ende des Schuljahres 1873/4	Zusammen mit Ende des Schuljahres 1873/4	Tages- Schüler mit Ende des Schuljahres 1874/5	Abends- und Sonntags- Schüler mit Ende des Schuljahres 1874/5	Zusammen mit Ende des Schuljahres 1874/5
	Uebertrag .	. . . .	3	4	11	15	15	78	93
3	Fachschule für Eisen- und Stahl-Industrie in Steyer	8. Februar 1874	4	. . . .	70	70	. . . .	152	152
4	Mechanische Lehrwerkstätte in Klagenfurt	October 1862	2	12	. . . .	12	15	. . . .	15
5	Mechanische Lehrwerkstätte in Komotau	26. October 1874	5	. . . .	. . . .	. . . .	32	. . . .	32
6	Fachschule für Uhren-Industrie in Karlstein	30. Juli 1873	2	10	12	22	12	18	30
7	Fachschule der Uhrmacher-Genossenschaft in Wien	10. October 1872	5	. . . .	128	128	. . . .	99	99
			21	26	221	247	74	347	421
	XVII. Für Musik-Instrumenten-Erzeugung.								
1	Fachschule in Grasslitz	1. October 1865, organisirt am 13. Juli 1873	3	66	20	86	29	26	55
2	Fachschule in Schönbach . . .	13. Juli 1873	1	. . . .	35	35	66	14	80
			4	66	55	121	95	40	135
	Recapitulation.								
26	Fachschulen für Weberei und Wirkerei	1852—1875	53*	206	557	763	280	688	968
12	Fachschulen für Stickerei, Spitzen-Industrie und Maschinstricken, dann für textiles Fachzeichnen	1871—1875	17	135	347	482	274	369	643
3	Fachschulen für Schuhmacherei	1873 1874	3	11	. . . .	11	17	21	38
23	Fachschulen für Holz- und Marmorbearbeitung, Kinderspielwaaren-Industrie, Korb- und Strohflechterei	1871—1875	37	444	259	703	554	222	776
9	Fachschulen für Glas- und keramische Industrie, dann für Malerei und Chromolithografie . .	1856—1875	14	573	137	710	491	324	815
9	Fachschulen für Metall-Industrie und Musik-Instrumentenerzeugung	1862—1874	25	92	276	368	169	387	556
	85 Fachschulen .	1852—1875	149	1461	1576	3037	1785	2011	3796

Neben der directen Unterstützung der gewerblichen Fachbildung bildete auch die indirecte Förderung derselben durch Unterstützung der Gewerbevereine, Frauenerwerbvereine und Gewerbemuseen eine Aufgabe des Handels-Ministeriums.

Die Gewerbevereine in Wien und Linz erhielten Subventionen zur Abhaltung populärer Vorträge aus dem Gebiete der Gewerbe. Dem Frauenerwerbvereine und dem Frauenwohlthätigkeitsvereine in Wien, weiters dem Frauenindustrieverein in Prag, ferner der Mädchenindustrieschule des Frauenvereines in Klagenfurt wurden Geldbeiträge gewährt.

Dem Gewerbevereine in Görkau und der Zeichenschule der Tiroler Glasmalerei und Kathedralglaserzeugung in Innsbruck wurden Vorlagewerke zugewendet. Die Gewerbehalle in Klagenfurt erhielt eine Subvention, dessgleichen das Gewerbemuseum in Brünn. Den Gewerbemuseen in Brünn, Reichenberg, Krakau, Lemberg wurden Vorlagewerke, jenem in Ragusa eine Collection österreichischer Industrieproducte zugesendet.

Die vom Handels-Ministerium errichteten chemisch-technischen Versuchsanstalten in Wien nahmen weitern Aufschwung. In der Versuchsanstalt für Keramik, Glas und Email wurden neue Verfahrensweisen der Bronzirung, eines Surrogates der Tauschirung, der Glasur und der Emailirung auf Siderolith u. s. w. entdeckt.

Die keramische Versuchsanstalt wurde auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 9. December 1875 in das Ressort des Ministeriums für Cultus und Unterricht übertragen und dem k. k. österreichischen Museum für Kunst und Industrie einverleibt. Die Versuchsanstalt für Lederindustrie nahm auf die Verbesserung des technischen Betriebes bei Gerbereien günstigen Einfluss und wirkten namentlich die Gerberversammlungen welche vom Leiter der Versuchsanstalt, Wilhelm Eitner in Böhmen veranlasst wurden, anregend nach.

Die Bestrebungen des Handels-Ministeriums, in Wien ein technisches Gewerbemuseum in das Leben zu rufen, in welchem auch die technischen Lehrmittelsammlungen des Handels-Ministeriums und jene des Athenäums vereinigt worden wären, führten der Ungunst der Zeitverhältnisse wegen vorläufig noch nicht zu einem entsprechenden Resultate.

Ausstellungswesen. Die Abwicklung der Angelegenheiten der Weltausstellung 1873 in Wien machte im Jahre 1875 weitere Fortschritte, ohne jedoch bereits völlig zum Abschlusse zu gelangen.

Die im Jahre 1875 behandelten Geschäfte der Wiener Westausstellung waren theils administrativer, theils judicieller Natur, sie hatten weiter die Abrechnungen des für dieses Unternehmen erforderlichen Aufwandes, die Verwerthung des Weltausstellungs-Inventars, sowie die Dispositionen über die Weltausstellungs-Gebäude und das Weltausstellungs-Terrain zum Gegenstande.

Von administrativen Geschäften ist zunächst die Vertheilung der von der internationalen Jury zuerkannten Ehrenpreise zu erwähnen, welche, einschliesslich der mit künstlerischer Vollendung ausgefertigten Ehrendiplome, der den Theilnehmern prämiirter Collectiv-Ausstellungen auf deren Ansuchen ausgefolgten Certificate, und der

den Mitgliedern der Jury selbst übermittelten Jurybeglaubigungen, im Jahre 1875 ihren Abschluss fand. Aehnliche Documente, wie sie den Jurors übermittelt worden sind, werden auch für die Mitarbeiter des officiellen Berichtes der Weltausstellung ausgefertigt.

Die Gesammtzahl der vertheilten Jurypreise stellte sich wie folgt:

Ehrendiplome	441
Fortschrittsmedaillen	2921
Verdienstmedaillen	8678
Medaillen für guten Geschmack	310
Kunstmedaillen	977
Mitarbeitermedaillen	2156
Anerkennungsdiplome	10068
Certificate an Theilnehmer prämiirter Collectivausstellungen	374
Summa	25.925
ferner Jurybeglaubigungen	1028.

Im Zusammenhange mit der Vertheilung dieser Preise fand eine weitläufige Correspondenz mit in- und ausländischen Ausstellungs-Commissionen, Jurors und Ausstellern statt, welche theils die Eruirung der richtigen Namen und Adressen vieler in den Catalogen gar nicht oder irrig angeführter mit Jurypreisen ausgezeichneter Aussteller, theils die Beantwortung einschlägiger Reclamationen zum Gegenstande hatte Auch stand mit dieser Vertheilung die Entscheidung mancher principiellen Frage in Verbindung, ob, von wem und in welcher Form in gewissen zweifelhaften Fällen die Jurypreise benützt werden dürfen.

Durch den Rücktritt des Professors Dr. Richter in Prag von der Redaction des officiellen Berichtes der Wiener Weltausstellung 1873 war dem Handels-Ministerium auch die Aufgabe zugefallen, dieses Werk zum Abschlusse zu bringen. Die diessfälligen Bemühungen, obwohl mit Eifer fortgesetzt, gelangten noch nicht zum Ziele und waren mit Schluss des Jahres noch drei Specialberichte, nämlich über Stein- und Cementwaaren (Gr. IX a), über Arbeitsmaschinen (zu Gr. XIII) und über Civilingenieurwesen, insbesondere Eisenbahnhochbauten (zu Gr. XVIII) ausständig.

Bei der Aufhebung der bestandenen Generaldirection und des Administrationsrathes der Weltausstellung (Februar 1874) hatte das Handels-Ministerium im Zusammenhange mit den auf dieses Unternehmen bezüglichen Schlussabrechnungen mit den Lieferanten und Concessionären der bestandenen Generaldirection eine Reihe von diessbezüglichen Verhandlungen übernommen, welche entweder bereits auf den Rechtsweg gebracht worden waren, oder über welche die Einleitung eines Processes bevorstand. Im Laufe des Jahres 1875 sind mehrere derselben theils durch gerichtlichen Spruch, theils durch gütlichen Vergleich mit den Parteien beendigt worden. In einzelnen Fällen wurde durch gerichtlichen Erlag der vom Weltausstellungsfonde als liquid erkannten Beträge der Austrag wenigstens nach Thunlichkeit bewerkstelligt. Mehrere der einschlägigen Angelegenheiten verblieben jedoch mit Schluss des Jahres 1875 noch anhängig.

Parallel mit den streng administrativen und judiciellen nahmen auch die auf das Verrechnungswesen bezüglichen Geschäfte der Weltausstellung, die Prüfung und Flüssigmachung der noch unbeglichenen von den Bauunternehmern oder anderen Lieferanten des Weltausstellungs-Unternehmens vorgelegten Schlussrechnungen, sowie der auf den laufenden Dienst bezüglichen Conten auf der einen, und die Eintreibung der noch ausständigen Forderungen des Weltausstellungsfondes von den Concessionären des Unternehmens und anderen Parteien auf der anderen Seite, ihren Verlauf. Ein grosser Theil dieser Agenden gelangte im Jahre 1875 zum Abschlusse, beispielsweise: die Abrechnung mit dem k. k. Obersthofmeisteramte hinsichtlich des Volkspraters, mit dem Unternehmer Mullé, welcher den Rücktransport der Weltausstellungs-Gegenstände geleitet hatte, mit den Postämtern und Eisenbahnen hinsichtlich des durch sie besorgten Vertriebes von Weltausstellungs-Eintrittskarten, ferner die Austragung der von den an der Weltausstellung betheiligten Eisenbahngesellschaften für verschiedenartige Beistellungen erhobenen Ansprüche, die Abwicklung der Geschäfte mit der Creditanstalt für Handel und Gewerbe, respective die Uebertragung der seinerzeit dort erlegten Cautionen der Unternehmer an das k. k. Ministerial-Zahlamt, die Erfolglassung der Cautionen an jene Unternehmer der Arbeiten und Lieferungen für die Weltausstellung, deren Haftzeit im Mai 1875 abgelaufen ist, nach vorangegangener Constatirung, dass die Cautionsleger mit keinem Ersatze aushaften, beziehungsweise nach Hereinbringung der Ersätze; endlich die Verhandlungen mit den ausländischen Commissionen, wegen der von denselben reglementmässig zu entrichtenden Platzgelder.

Ein besonderes Augenmerk musste bei Abwicklung der Agenden der Weltausstellung 1873 auf die thunlichste Herabminderung des für dieses Unternehmen noch immer erforderlichen Aufwandes gerichtet werden.

Um dieser Aufgabe möglichst gerecht zu werden, wurde mit Ende März 1875 die im Juni 1873 eingesetzte, zur Collaudirung der Weltausstellungsbauten bestimmte Commission, welche seit der Aufhebung der Generaldirection der Weltausstellung auch die Agenden des bestandenen Bau- und Ingenieurs-Bureaus der Weltausstellung und unter dem Titel „Verkaufsbureau“ die Veräusserung der Holzbauten und der entbehrlichen Inventarsstücke des Weltausstellungsfondes in sich aufgenommen hatte, einschliesslich der mit dieser Commission verbunden gewesenen technischen Rechnungsabtheilung aufgelöst und die Erledigung der noch schwebenden Geschäfte derselben unmittelbar vom Handels-Ministerium, beziehungsweise hinsichtlich des Verkaufsgeschäftes der kleineren Objecte von der Platzinspection des Weltausstellungsraumes übernommen

Im October 1875 wurde sodann auch die im Jahre 1873 vom Handels-Ministerium eingesetzte Inventarisirungs-Commission aufgehoben, und von der Platzinspection im Einvernehmen mit dem Ministerial-Rechnungsdepartement auf der Basis der Operate dieser Commission eine neue Aufnahme und Scontrirung des Inventars des Weltausstellungsfondes vorgenommen, bei welcher Gelegenheit auch die noch vorhandenen Objecte zum Behufe leichterer Veräusserung kategorieweise zusammengestellt wurden.

Um die Regiekosten thunlichst zu ermässigen, wurden ferner das technische, das administrative, das Rechnungs- und das Kanzleipersonale der Weltausstellung

Digitized by Google

neuerdings vermindert und ward mit Ende Juni 1875 die Einziehung der aus dem Weltausstellungsfonde entlohnten Sicherheitsorgane verfügt.

Der Sicherheitsdienst im Weltausstellungs-Rayon ging von diesem Zeitpunkte auf die Platzinspection daselbst über.

Auch die bestandene Expositur der magistratischen Feuerwehr auf dem Weltausstellungsplatze wurde und zwar schon mit Ende Mai 1875 eingezogen, nachdem mit der Niederlegung der östlichen Agriculturhalle das letzte grosse aus Holz erbaute und somit besonders feuergefährliche Object entfernt worden war. Es wurde übrigens durch die Instandhaltung der Wasserwerke, durch die Organisirung eines nächtlichen Feuerwehrdienstes Seitens der Platzinspection, sowie durch die Aufstellung eines Signal-Apparates im Directionsgebäude und durch den Fortbestand einer Drahtverbindung mit dem Centrale der magistratischen Feuerwehr, sowie mit dem Bezirke Leopoldstadt für den Fall eines Brandes die geeignete Vorkehrung zur thunlichst beschleunigten Bewältigung desselben getroffen.

In Erfüllung der weiteren Aufgabe, für die allmälige Entfernung der zu Anfang des Jahres 1875 noch in ziemlich grosser Zahl auf dem Weltausstellungsplatze bestandenen — zumeist dem Weltausstellungsfonde gehörigen — Objecte und gleichzeitig für die bestmögliche Verwerthung derselben zu sorgen, hat das Handels-Ministerium in den Monaten April und Mai zur Veräusserung der Materialien der östlichen Agriculturhallen und der Hofeinbauten des Industriepalastes mehrere öffentliche Licitationen abgehalten, und ausserdem für den Einzelnverkauf der sonst noch bestandenen Gebäude (des Bauhofes, der Wachthäuser, Kesselhäuser, Closets, gedeckten Gänge u. s. f.), dann der diversen Baubestandtheile, Materialien und Einrichtungsstücke der Weltausstellung gesorgt.

Als Organ für diese Verkäufe dient seit October 1874 die mit jenem Zeitpunkte errichtete Platzinspection des Weltausstellungs-Rayons, bei deren Handcasse vom 15. October 1874 bis Ende December 1875 circa 140.000 fl. für verkaufte Inventarstücke eingeflossen sind. Ausserdem sind vielfache Zahlungen für verkaufte Weltausstellungs-Objecte direct an das k. k. Ministerial-Zahlamt geleistet worden.

Da die Offerte, der Grösse des Angebotes und den Zeitverhältnissen entsprechend, häufig sehr niedrig waren, so wurde wiederholt vorgezogen, gewisse Objecte, insbesondere Schränke, dann Modelle und Sammlungsgegenstände, welche für Museen und Schulen einen relativ grossen Werth haben, und von denselben früher oder später angeschafft werden müssten, an solche Institute unentgeltlich abzugeben, statt sie um zu geringe Preise zu verschleudern.

In dieser Richtung wurden insbesondere die Lehrmittelsammlungen des Handels- und des Ackerbau-Ministeriums, dann das k. k. österreichische Museum für Kunst und Industrie, das orientalische Museum, die technische und die Handelshochschule, ferner die Landes-Oberreal- und Handels-Mittelschule in Krems und andere Anstalten durch Zuwendung von geeigneten Gegenständen aus der Weltausstellung und von Schaukästen berücksichtigt.

Die wichtigste Aufgabe, welche im Jahre 1875 dem Departement für die Abwicklung der Weltausstellung gestellt war, betraf die Vorbereitung der Rückübergabe der zu Weltausstellungszwecken verwendeten Pratergründe an die betreffenden Hof-

behörden, nämlich das k. k. Obersthofmeisteramt (als Vertreter des Hofärars) und die k. k. Familienfondsgüter-Direction (als Vertreter des Allerhöchsten Familien- und Privatbesitzes).

In dieser Richtung handelte es sich, abgesehen von der allmäligen Entfernung der kleineren Objecte, von welcher bereits die Rede war, um eine Allerhöchste Entscheidung in Betreff der grossen Weltausstellungs-Gebäude.

In Folge einer anlässlich des Schlusses der Weltausstellung 1873 ertheilten Allerhöchsten Ermächtigung waren die aus dem Weltausstellungs-Fonde errichteten gemauerten Gebäude (der Industriepalast mit der Rotunde, die Maschinenhalle, Kunsthalle, die Pavillons des amateurs und der Jurypavillon) von der Demolirung vorläufig ausgenommen worden; die beiden Administrations-Gebäude waren, als für die Abwicklung der Weltausstellungs-Geschäfte unentbehrlich, ebenfalls vorläufig belassen worden.

Im Jahre 1875 drängte die Frage zur Austragung, welche von den vorerwähnten Gebäuden, die zufolge des im Jahresberichte für das Jahr 1874 erwähnten Votums von Sachverständigen, bei gehöriger Sorgfalt in der Ausbesserung der zu Tage tretenden Schäden und Aufwendung einer jährlichen Summe von beiläufig 50.000 fl. für Reconstructionen immerhin durch eine Reihe von Jahren hätten fortbestehen können, mit Rücksicht auf ihre Eignung für bestimmte Zwecke, auf einen diessfalls bestehenden Bedarf und auf andere massgebende Momente wirklich zur längeren Erhaltung empfohlen werden, und welche der sofortigen Demolirung anheim gegeben werden sollten.

Den Ausgangspunkt zur Lösung dieser Frage bildete die Allerhöchste Entscheidung vom 20. Februar 1875, wonach über alle jene Angelegenheiten, welche auf das Ausstellungsterrain im Allgemeinen und auf den allfälligen Fortbestand und die Benützung von Ausstellungsbauten, sowie die Verwendung und Erhaltung der nicht verbauten Bodenflächen insbesondere Bezug haben, commissionelle Berathungen unter Intervention des Ersten Obersthofmeisters, des mit der Oberleitung der Allerhöchsten Familien- und Aviticalfondsgüter betrauten Grafen Rudolf Eugen Wrbna, der Vertreter der Ministerien der Finanzen und des Handels und sonstiger Interessenten stattzufinden hätten, und dass die auf die Resultate dieser Berathungen gegründeten Anträge von Seiner Majestät Erstem Obersthofmeister zur Allerhöchsten Schlussfassung vorgelegt werden sollten.

In Durchführung dieser Entschliessung fanden im Obersthofmeisteramte unter Zuziehung von Vertretern der Regierung mehrere commissionelle Berathungen statt, wobei eine Vereinbarung über die Principien erzielt wurde, welche für die Rückstellung der zu Weltausstellungszwecken verwendeten, theils dem Obersthofmeisteramte, theils der k. k. Familienfondsgüter-Direction unterstehenden Pratergründe massgebend sein sollten.

Auf Grundlage dieser Vereinbarungen und des vom Ersten Obersthofmeister erstatteten Antrages wurden mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. Juli 1875 folgende Anordnungen getroffen:

Die Rotunde sammt dem sie umgebenden Viereck und die Maschinenhalle dürfen auf die Dauer von fünf Jahren, die beiden Amateur-Pavillons auf die Dauer von 10 Jahren (vom 1. Januar 1876 an gerechnet) fortbestehen bleiben.

Die beiden erstgenannten Objecte sind für Zwecke des k. k. Finanz- und des k. k. Handels Ministeriums, die Amateur-Pavillons (von denen der südliche jedoch vorläufig noch vom k. k. Oberstkämmereramte belegt ist) für Bildhauer-Ateliers zu verwenden; für die Zeit des Bestandes dieser Gebäude soll ein kleiner Recognitionszins an die Grundeigenthümer entrichtet werden.

Sämmtliche übrigen Ausstellungsbauten sollen abgetragen werden, und die Demolirungsarbeiten, sowie die Entfernung der Baumaterialien aus dem Weltausstellungsraume bis Ende des Jahres 1876 zum Abschlusse kommen. Die Rückübergabe der Krieau jenseits des Heustadelwassers an die das Grundeigenthum verwaltenden Hofbehörden sollte sofort, bezüglich der Grundfläche diesseits des Heustadelwassers nach geschehener Demolirung der zum Abbruch bestimmten Gebäude stattfinden, und die seinerzeit bei Uebergabe der Pratergründe zu Weltausstellungszwecken von den Hofbehörden bedungene Wiederherstellung eines cultivirten Zustandes auf allen Theilen des Ausstellungsgebietes gegen eine angemessene Entschädigung aus dem Weltausstellungsfonde von diesen beiden Behörden selbst ausgeführt werden.

In Gemässheit dieser Allerhöchsten Anordnung wurde unterm 7. September 1875 vorläufig wegen der Hintangabe der Baubestandtheile und Abbruchsmaterialien, welche durch die Demolirung des Industriepalastes mit Ausnahme der Rotunde und der dieselbe im Quadrate umgebenden Galerien gewonnen werden, eine schriftliche Offertverhandlung, und zwar in der Weise eingeleitet, dass der Ersteher verpflichtet wurde, für die Erwerbung der erwähnten Baubestandtheile und Abbruchsmaterialien nicht nur eine Pauschalsumme, für deren Erlag nöthigenfalls 15 gleiche Monatsraten bis 15. December 1876 gewährt würden, zu entrichten, sondern auch die Demolirungsarbeiten bezüglich des genannten Objectes auf seine Kosten zu besorgen und überdiess die Erbauung je eines Portales an der Ost- und Westseite der die Rotunde im Quadrate umschliessenden Galerien nach Form und Construction des bestehenden Nordportales der Rotunde ohne jede Vergütung zu übernehmen.

Dagegen wurde die Zahlung der auf der Eisenconstruction des Industriepalastes und sonstigem Abbruchsmateriale desselben haftenden Zollgebühr vom Weltausstellungsfonde selbst übernommen.

Gleichzeitig mit der Ausschreibung dieser Offertverhandlung war in weiterer Durchführung der Allerhöchsten Entschliessung vom 22. Juli 1875 an den Minister für Cultus und Unterricht die Einladung ergangen, den nördlichen Amateur-Pavillon behufs der Adaptirung für Bildhauer-Ateliers, deren Kosten aus dem Etat dieses Ministeriums bestritten werden, sofort zu übernehmen, und ist diese Umgestaltung seither bereits durchgeführt.

Ebenso hat die Allerhöchst angeordnete Pauschalentschädigung der Grundeigenthümer für die durch die Herstellung der Ausstellungsbauten an den Flächen des Ausstellungsterrains eingetretenen Verwüstungen und die Rückübergabe der Krieau an die Grundeigenthümer bereits stattgefunden.

Auf Grundlage der Offertausschreibung, welche für die käufliche Erwerbung der durch die Demolirung der Industriehalle zu gewinnenden Baubestandtheile und Abbruchsmaterialien mit gleichzeitiger Uebernahme der Demolirung des erwähnten Objectes und Erbauung je eines Portales an der Ost- und Westseite der die Rotunde im Viereck

umschliessenden Galerien erfolgte, sind bis zu dem für die Ueberreichung der Offerte festgesetzten Termine (7. October 1875) sieben Offerte eingelangt, von denen das des Hof-Feldschmiedenfabrikanten Joseph Schaller, dem später Realitätenbesitzer Ritter v. Maurer als Consorte zur ungetheilten Hand beigetreten ist, als das beste befunden und unterm 26. October 1875 angenommen worden ist.

Die Offertausschreibung für die neben dem Industriepalaste noch zum Abbruch bestimmten Weltausstellungsgebäude wird im Beginne des Jahres 1876 veranlasst werden.

Um dem Consortium, welches die Materialien der zur Demolirung bestimmten Theile des Industriepalastes unter den früher erwähnten Bedingungen erstanden hatte, das gedachte Object übergeben zu können, mussten die bis dahin im Industriepalaste aufbewahrten Objecte in die Maschinenhalle überführt werden. Zu diesen Objecten gehören Sanitätstrain-Materialien des deutschen Ordens, deren vorläufige Aufbewahrung im Weltausstellungs-Rayon auf ausdrücklicher Allerhöchster Anordnung beruht, Postwagen des k. k. Aerars, Sammlungsgegenstände des Handels- und des Ackerbau-Ministeriums, Sammlungsgegenstände und Schränke des Orientalischen Museums, Inventarstücke verschiedener Art des Weltausstellungsfondes.

Die Obsorge über die letzterwähnten Gegenstände gehört ebenfalls zu den Obliegenheiten der Platzinspection; ebenso, in so lange das Handels-Ministerium noch die Verwaltung des Weltausstellungs-Rayons zu führen hat, die Instandhaltung des Parkes, der Anlagen und Wege daselbst, der Wasserleitung und Maschinen etc.

Die Obsorge für die Erhaltung des guten Bauzustandes der zum vorläufigen Fortbestande bestimmten Gebäude ist dagegen, wie bereits im vorjährigen amtlichen Berichte bemerkt wurde, seit October 1874 einem Architekten, dem ein Polier und die nöthige Anzahl von Professionisten unterstehen, anvertraut, unter dessen Leitung im Jahre 1875 eine genaue Untersuchung sämmtlicher zur längeren Erhaltung bestimmter Weltausstellungsbauten stattgefunden hat.

Zur Sicherung eines guten Bauzustandes derselben sind zahlreiche Reparaturen vorgenommen worden, unter denen die Untermauerung der die Rotunde im Vierecke umschliessenden Galerien, dann die Reparaturen an der Zinkbedachung der Maschinenhalle und des Industriepalastes besonders zu erwähnen sind. Die Auslagen für Instandhaltung der Weltausstellungs-Gebäude haben seit October 1874 circa 95.000 fl. betragen.

Die im Jahre 1876 zu Philadelphia abzuhaltende Weltausstellung, von welcher eine Hebung des österreichischen Exportes erhofft werden durfte, liess mit Rücksicht darauf eine möglichst bedeutende Theilnahme österreichischer Industrieller wünschenswerth erscheinen.

Es wurde daher die Constituirung einer Centralstelle, welcher die Förderung dieser Angelegenheit nach jeder Richtung obliegen sollte, ins Auge gefasst, das Programm und der Kostenvoranschlag für dieselbe entworfen und hienach eine Nachtragscreditforderung im Betrage von 150.000 fl. auf verfassungsmässigem Wege eingebracht. Auf Grund der Allerhöchsten Genehmigung dieses von beiden Häusern des Reichsrathes gewährten Credits wurde sofort die Bildung der gedachten Centralcommission veranlasst und alle Handels- und Gewerbekammern, dann der österreichische Ingenieur-

und Architektenverein, die Genossenschaft der bildenden Künstler, die photographische Gesellschaft und der niederösterreichische Gewerbeverein aufgefordert, je einen Vertreter für diese Commission zu ernennen.

Die Mehrzahl kam dieser Aufforderung nach und es wurde in der constituirenden Sitzung dieser Commission ein Executiv-Comité gewählt, welches mit der Durchführung der Massregeln für eine möglichst lebhafte Betheiligung der heimischen Industrie an der erwähnten Ausstellung und der Leitung des Unternehmens betraut wurde. Das Handels-Ministerium blieb mit dieser Commission dadurch in engster Fühlung, dass in dieselbe der k. k. Ministerialrath Dr. F. Migerka Seitens des Handels-Ministeriums delegirt wurde. In Betreff der Ausstellung langten mehrfache Mittheilungen des Ministeriums des Aeussern mit Berichten des Gesandten in Washington und einer grossen Anzahl von Publicationen ein, welche zum Theile dem königlich ungarischen Handels-Ministerium, im übrigen aber der erwähnten Commission zur Verfügung gestellt wurden. Bezüglich der von hier angeregten Frage insbesondere, ob die Ausstellungsgüter von einer die Ausstellung selbst eventuell treffenden gerichtlichen Beschlagnahme ausgeschlossen seien, sind vollkommen beruhigende Nachrichten eingelaufen. Ausserdem betrafen diese Mittheilungen die Verhältnisse und den Fortgang der Vorarbeiten zur Ausstellung, die beabsichtigte Betheiligung aus fremden Staaten und die Modalitäten der Beschickung dieser Ausstellung. Ueber Ansuchen der oben erwähnten Commission wurde mit dem k. k. Finanz-Ministerium wegen Erlangung der zollfreien Rückeinfuhr der von österreichischen Industriellen ausgestellten Gegenstände die Verhandlung eingeleitet und von demselben die gleiche Begünstigung zugestanden, wie bei früheren internationalen Ausstellungen.

Im Jahre 1875 fand eine internationale Ausstellung auch in San Jago de Chile, eine Ausstellung der mit Flüssen und Meeren in Zusammenhang stehenden Erwerbszweige in Paris und ebendaselbst auch eine geographische Ausstellung statt. Aus dem Berichte der Handels- und Gewerbekammer in Wien, welche als Central-Comité für die ersterwähnte Ausstellung fungirte, über diese ihre Thätigkeit ging hervor, dass sich nur 16 österreichische Industrielle zur Beschickung dieser Ausstellung entschlossen haben, neben welchen noch mehrere Fabrikanten aus Bielitz-Biala dieselbe collectiv mit einer Anzahl Coupons von Wollenmustern zu beschicken gedachten. Betreffs der zweiterwähnten Ausstellung beschränkte sich das Handels-Ministerium darauf, die Handels- und Gewerbekammern behufs Verständigung der Industriellen ihres Bezirkes in die Kenntniss zu setzen. Für die im August 1875 abgehaltene geographische Ausstellung wurde Seitens des Handels-Ministeriums ein Beitrag von 4000 Francs bewilligt; auch betheiligte sich das Handels-Ministerium selbst an der Exposition durch mehrere geographische und statistische Publicationen, Karten und graphische Darstellungen.

Im Jahre 1876 findet in München eine kunstgewerbliche und in Brüssel eine von der „Société des sauveteurs“ veranstaltete Ausstellung aller für Gesundheits- und Rettungszwecke bestimmten Gegenstände statt.

Zur Förderung der Betheiligung Oesterreichs an der erstgedachten Ausstellung wurde Seitens des Handels-Ministeriums ein Betrag von 3000 fl. gewidmet und dem zu

diesem Zwecke gebildeten Comité zur Verfügung gestellt, in welches auch ein Vertreter des Ministeriums delegirt wurde.

Ebenso hatte sich auch mit Beziehung auf die zweitgedachte Ausstellung ein Comité in Wien gebildet, dessen Intentionen seitens des Handels-Ministeriums dadurch entsprochen worden ist, dass sämmtliche Handels- und Gewerbekammern von der bevorstehenden Ausstellung verständigt und aufgefordert wurden, in den betheiligten Kreisen die Theilnahme an derselben zu erwecken und zu fördern.

Die internen, localen und speciellen Industrieausstellungen nahmen im Jahre 1875 besonders in Böhmen an Zahl beträchtlich zu. Von Allem bildete die Teplitzer Ausstellung einen Mittelpunkt des Wettbewerbes der mittleren Gewerbsunternehmungen, besonders der Kunstgewerbe Nordböhmens. Ihr reihten sich die Ausstellungen des gewerblichen Hilfsvereins in Böhmisch-Leipa, dann jene des Handwerkervereines „Remeslnicka Beseda" in Kolin, sowie in Schlan, des landwirthschaftlichen Forst- und Industrievereines in Jičin, endlich die Ausstellung des Handwerkervereines in Kuttenberg nahezu gleichzeitig an. In Mähren wurden zu Trübau, in Galizien zu Stanislau, in Dalmatien zu Scardona gewerbliche Ausstellungen veranlasst, welche sich auch der Landwirthschaft und andern Urproductionszweigen öffneten.

In Prag besorgte der Verein zur Ermunterung des Gewerbsgeistes in Böhmen eine Ausstellung, welche besonders den Producten der keramischen und Glasindustrie die Gelegenheit zum Wettbewerbe darbot.

Die Mehrzahl dieser Ausstellungen wurde vom Handels-Ministerium durch Geldsubventionen, durch leihweise Ueberlassung von Lehrmittelsammlungen, durch Zuwendung von Ausstellungsmedaillen etc. unterstützt. Um jedoch dem planlosen Hervorrufen von Ausstellungen in benachbarten Bezirken entgegenzuwirken, wurden Vorkehrungen eingeleitet, dass künftighin Staatssubventionen nur unter gewissen vorausbestimmten Bedingungen zu Ausstellungszwecken gewährt werden.

Dampfkesselprüfung. Durch ein Einschreiten der Dampfkessel-Prüfungs- und Versicherungs-Gesellschaft ist die Frage angeregt worden, ob eine Aenderung des Gesetzes vom 7. Juli 1871, R. G. Bl. Nr. 112, über die Erprobung und periodische Untersuchung der Dampfkessel, und zwar in Betreff der Einhebung und Höhe der Taxen für Dampfkesselproben und Revisionen wünschenswerth sei. Zur Beurtheilung dieser Frage wurden die sämmtlichen politischen Landesbehörden zur Vorlage der Nachweisungen über die in den Jahren 1871 bis 1874 für Dampfkesselproben und Revisionen eingegangenen Taxen aufgefordert.

Die zu dem oben erwähnten Gesetze gehörige Verordnung vom 7. Juli 1871, R. G. Bl. Nr. 113, betreffend die Sicherheitsvorkehrungen gegen Dampfkessel-Explosionen, liess mit Rücksicht auf die bisher gemachten Erfahrungen eine Aenderung nothwendig erscheinen, zumal auch die darin vorkommenden Mass- und Gewichtsansätze in metrisches Mass und Gewicht umgewandelt werden mussten. Auf Grund der von einer fachmännischen Commission abgehaltenen Berathung wurde daher im Einverständnisse mit dem Ministerium des Innern eine neue Ministerial-Verordnung vom 1. October 1875, R. G. Bl. Nr. 130, erlassen und in gleichem Sinne die seinerzeit zu der früheren Verordnung erlassene Vollzugsvorschrift einer entsprechenden Umarbeitung unterzogen.

Ebenso wurde im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern eine weitere Verordnung vom 1. October 1875, R. G. Bl. Nr. 131, betreffend die Umrechnung der Dampfkesselheizflächen in metrisches Mass erlassen.

Ein Gesuch des Schweizerischen Vereines von Dampfkesselbesitzern in Zürich um Zulassung zum Geschäftsbetriebe in den im Reichsrathe vertretenen Ländern wurde im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern dahin beschieden, dass der Verein in seinem gegenwärtigen Bestande zu dem erbetenen Geschäftsbetriebe nicht zugelassen werden könne, sondern sich, um diesen Geschäftsbetrieb ausüben zu können, vorerst nach Massgabe der österreichischen Vereinsgesetzgebung hierlands constituiren müsse.

Anlässlich eines vorgekommenen Falles, wo es sich um die Frage handelte, ob ein Ingenieur die zur Bestellung als Dampfkesselprüfungs-Commissär erforderliche Qualification besitze, wurde ausgesprochen, dass eine technische Hochschule dasjenige Organ sei, welches hierüber das entscheidende Gutachten abzugeben habe.

In Bezug auf die Handhabung des Dampfkesselgesetzes ist endlich noch zu erwähnen, dass von den politischen Landesbehörden die regelmässigen Berichte über den Dampfkesselbetrieb vorgelegt worden sind.

Hinsichtlich des Referentenentwurfs einer neuen Gewerbeordnung wurden, wie bereits im vorjährigen amtlichen Berichte erwähnt worden ist, die politischen Landesbehörden, die Handels- und Gewerbekammern und die Gewerbevereine zur Abgabe motivirter Gutachten aufgefordert. Ebenso wurden die politischen Landesbehörden beauftragt, Nachweisungen über den Vermögensstand der bestehenden gewerblichen Innungen und Genossenschaften vorzulegen. Nachdem auf diese Art ein reiches Material zur Benützung für den Gesetzentwurf eingelangt ist, wurden die betheiligten Centralstellen eingeladen, je einen Delegirten zu den in Aussicht genommenen ministeriellen Berathungen zu entsenden. Letztere haben im Herbste 1875 begonnen und wurden bis Ende des Jahres ununterbrochen fortgeführt.

Durch specielle, im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern ergangene Verordnungen (vom 20. Februar und 9. Mai 1875, R. G. Bl. Nr. 16 und 76) wurden auf Grund des §. 30 der Gewerbeordnung vom 20. December 1859 das Gewerbe der Brunnenmeister, dann die gewerbsmässig betriebene Beschäftigung der Einleitung des Leuchtgases an eine Concession gebunden. Gleichzeitig mit der letzteren der beiden citirten Verordnungen wurde ein Regulativ für die Ausführung von Gasrohrleitungen und Beleuchtungsanlagen erlassen, welches aus einer commissionellen Berathung von Fachmännern und Vertretern der betheiligten Ministerien und Behörden hervorgegangen ist. An dieses Regulativ sind nicht bloss die Gaseinleitungsgewerbe, sondern auch alle Unternehmungen und Anstalten gebunden, welche sich, wie z. B. Eisenbahnen, ihren Bedarf an Leuchtgas selbst erzeugen.

Auf dem Gebiete des Gewerbewesens ist ausser der regelmässig im Einverständnisse mit dem Ministerium des Innern erfolgenden Entscheidung von Recursen bei Uebertretungsfällen in Gewerbeangelegenheiten noch der Erledigung zweier Fragen zu gedenken, wovon die eine, von der Landesregierung in Troppau gestellte, dahin gieng, ob das Hofkanzleidecret vom Jahre 1845 über den Branntweinhandel durch die Gewerbeordnung als aufgehoben zu betrachten sei, während die andere die Behandlung

der in Oesterreich herumwandernden italienischen Zinngiesser in gewerblicher und fiscalischer Richtung betraf.

Von den übrigen Agenden des Handels-Ministeriums auf dem Gebiete der Industrie sind zu erwähnen:

1. Die Ueberwachung der Ausführung der Bestimmungen der Gewerbeordnung bezüglich der Beschäftigung der Kinder in Fabriks-Etablissements, worüber von den politischen Landesbehörden regelmässige Berichte, und zwar durchwegs befriedigenden Inhaltes vorgelegt worden sind.

2. Die Einführung einer einheitlichen Garnnummerirung, zu welchem Behufe im October 1875 der dritte Congress in Turin stattfand, an welchem Ministerialrath Dr. Migerka als Vertreter des Handels-Ministeriums theilnahm. Das Referat desselben, wie auch der Bericht des Präsidenten des Congresses, Herrn Gustav v. Pacher, gab Anlass, die sämmtlichen Handels- und Gewerbekammern von den daselbst gefassten Beschlüssen in Kenntniss zu setzen und zu einem motivirten Gutachten darüber aufzufordern, ob und inwieweit es sich empfehlen werde, die Beschlüsse des Congresses im gesetzlichen Wege durchzuführen, wobei noch insbesondere hervorgehoben wurde, dass es sich bei der gesetzlichen Regelung dieses Gegenstandes keineswegs um die mathematische Bestimmung von Masseinheiten für den Verkehr, sondern um Einflussnahme auf die Eigenschaften eines Marktobjectes selbst handeln würde.

3. Die Intervention an commissionellen Berathungen im Ministerium des Innern wegen Anschaffung des Geschützmateriales im Inlande, dann wegen directen Bezuges von Hufnägeln aus dem Markte Kropp (über eine diesbezügliche Bitte dieser Marktgemeinde) und wegen Erlassung einer Verordnung über gewerbliche und sicherheitspolizeiliche Massregeln bei der Erzeugung, Aufbewahrung, Verpackung, dem Transporte, Verschleisse, Gebrauche von Sprengmitteln und die Theilnahme an der im Reichs-Kriegsministerium abgehaltenen Expertise wegen Feststellung der Ledergrundpreise für die Armeelieferung.

4. Die Entsendung einer technisch und kaufmännisch gebildeten Persönlichkeit nach Dalmatien, um auf Grund eingehender Studien die entsprechenden Anträge in Betreff der Förderung und Unterstützung der dortigen Industrien zu stellen.

B.

Handel.

1. Innerer Handel.

Die Wirksamkeit der Handels- und Gewerbekammern und die damit im Zusammenhange stehende Thätigkeit des Handels-Ministeriums betrafen ausser den bereits oben erwähnten Fragen der gewerblichen Industrie auch das Gebiet des Handels. So wurden aus Anlass eines Ersuchens des k. k. Justiz-Ministeriums sämmtliche Kammern aufgefordert, ihr Gutachten in der Frage abzugeben, ob eine Ausdehnung des Bagatell- und Mahnverfahrens wünschenswerth erscheine. Die abgegebenen

Aeusserungen lauteten einstimmig dahin, dass die Geschäftswelt die beantragten Aenderungen nur freudig begrüssen könne.

Auch im abgelaufenen Jahre ist aus der Initiative der Handels- und Gewerbekammern eine Reihe von Vorschlägen hervorgegangen, welche commercielle Interessen berühren. Hierher gehören ein von der Handelskammer in Prag vorgelegtes Gutachten gegen Einführung eines fünften Feingehaltsgrades beim Golde, ein Ansuchen der Handelskammer in Gratz wegen Aenderung der bisherigen Gesetze über den Handel mit Giften im Sinne einer freieren Bewegung und ein solches der Handelskammer in Salzburg anlässlich des Vorkommens täuschender Fünfgulden-Falsificate um baldthunlichste Hinausgabe neuer mit möglichster Genauigkeit gefertigter Staatsnoten auf diesen Betrag.

Aus Anlass des von einer an der Grenze gelegenen Handelskammer in einer Eingabe ausgesprochenen Wunsches wurde das Ministerium des Aeussern ersucht, die k. und k. Missionen in den benachbarten Ländern aufzufordern, Veränderungen, welche sich in denselben in Beziehung auf Münzverhältnisse, insbesondere Aussercourssetzung einzelner Münzsorten etc. ergeben, den an der Grenze gelegenen Handelskammern mit thunlichster Beschleunigung zur Vermeidung etwaiger Beschädigung der einheimischen Industrie direct bekannt zu geben, welchem Ersuchen das Ministerium des Aeussern bereitwilligst entgegengekommen ist.

Metrisches Mass und Gewicht. Die Einführung des metrischen Masses und Gewichtes, welches mit 1. Januar 1876 obligatorisch in Geltung zu treten hatte, machte im abgelaufenen Jahre eine Reihe von Durchführungsmassregeln nothwendig.

In erster Linie handelte es sich hier um die Systemisirung und Organisirung der durch das Gesetz vom 31. März 1875 (Nr. 43 R. G. Bl.) als Staatsämter zu errichtenden Aichbehörden. Nachdem über die erforderliche Anzahl derselben im Wege der Länderstellen die eingehendsten Erhebungen mit Rücksicht auf die localen Verhältnisse und über die für den Aichdienst präliminirten Mittel gepflogen worden waren, wurden nach erfolgter Prüfung der Anträge der politischen Landesbehörden durch die k. k. Normal-Aichungs-Commission, im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen diejenigen Orte bestimmt, an welchen Aichämter oder Fassaichstellen zu errichten seien, und wurde hierbei zugleich jedem einzelnen Aichamte der Umfang seines Wirkungskreises genau vorgeschrieben. In dieser letzteren Beziehung wurde daran festgehalten, das in der Regel nur das in einer Landeshauptstadt bestehende Aichamt zur Aichung der sämmtlichen in der Aichordnung aufgeführten Masse, Gewichte und Waagen einschliesslich der Gasmesser, auszurüsten und zu ermächtigen sei, während die übrigen Aichämter die Ermächtigung für Aichung von Längenmassen, Hohlmassen für Flüssigkeiten und trockene Körper, Handelsgewichten und Waagen, Messrahmen und Fässern zu erhalten hätten.

Neben den eigentlichen derart organisirten Aichämtern wurden nach der Bestimmung des obbezogenen Gesetzes, um dem für bestimmte Industriezweige bestehenden mehr localen Bedürfnisse zur Aichung von Fässern die entsprechende Berücksichtigung zu Theil werden zu lassen, besondere Fassaichstellen systemisirt, welche aus-

schliesslich zur Aichung von Fässern für alle Industriezweige ermächtigt und ausgerüstet werden und je nach den localen Verhältnissen mit einem selbständigen Aichbeamten besetzt oder excurrendo von einem nahe liegenden Aichamte aus versehen werden sollten.

Für die Zwecke des Aichdienstes wurde das Gebiet der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder in zehn Aichaufsichts-Bezirke eingetheilt.

Diese Aichaufsichts-Bezirke sind:

1. Nieder-Oesterreich,
2. Ober-Oesterreich mit Salzburg,
3. Steiermark mit Kärnten,
4. Oesterr.-illyrisches Küstenland mit Krain,
5. Dalmatien,
6. Tirol und Vorarlberg,
7. Böhmen,
8. Mähren und Schlesien,
9. Galizien,
10. Bukowina.

Für jeden dieser Bezirke wurde als Leiter des technischen und ausführenden Aichdienstes ein Aichinspector mit der Einreihung in die VIII. Rangsclasse der Staatsbeamten systemisirt und angestellt, welcher dem Landeschef, beziehungsweise in disciplinarischer Hinsicht der Normal-Aichungs-Commission und in oberster Linie dem Handels-Ministerium untersteht und je in der Landeshauptstadt des betreffenden Aichbezirkes, im 2., 3., 6. und 8. Aichbezirke aber in Linz, Gratz, Innsbruck und Brünn seinen Sitz hat. Zugleich ist er Vorstand und Leiter des an seinem Amtssitze bestehenden Aichamtes. Mit Rücksicht auf den Umstand jedoch, dass einerseits die Aichinspectoren von der Thätigkeit in dieser letzteren Eigenschaft durch die zur Aufsicht des Bezirkes nothwendigen Dienstreisen vielfach abgezogen sein werden, andererseits, wie bereits bemerkt, die Aichämter in den Landeshauptstädten zur Vornahme sämmtlicher, auch der subtilsten Aichoperationen bestimmt und ausgerüstet wurden, sowie im Interesse der in den Landeshauptstädten sich concentrirenden bedeutenderen Geschäftsthätigkeit ergab sich die Nothwendigkeit, den Aichinspectoren in der Leitung der ihnen unmittelbar unterstehenden Aichämter ständige, technisch geschulte Hilfskräfte zur Seite zu stellen, welche ebenfalls als Staatsbeamte, und zwar in der Zahl von 21, mit der Einreihung in die IX. Rangsclasse, systemisirt und bestellt wurden.

Im Uebrigen wurde bei der Organisirung des Aichdienstes zur Schonung des Staatsschatzes durchgängig von der Anstellung landesfürstlicher Beamten Umgang genommen, die Frage der Besetzung mit dem erforderlichen Personale vielmehr in der Weise gelöst, dass die Vorstandschaft jedes Aichamtes zugleich mit der Verpflichtung zur Rechnungsführung einem der am Sitze desselben angestellten Beamten als Nebenamt, oder einer anderen Vertrauensperson, gegen Remuneration, übertragen wurde und als Aichmeister, ebenfalls gegen entsprechende Entlohnung und mit Dienstvertrag, geeignete Persönlichkeiten nach Ablegung der Aichmeisterprüfung bestellt wurden.

Nur für einige am Sitze des Aichinspectors befindliche Aichämter, wo es die grössere Geschäftsgebarung unumgänglich erforderlich machte, wurden eigene Rechnungsführer bestimmt.

Die Zahl der nach diesen Grundzügen zu organisirenden Aichämter und Fassaichstellen wurde für den ersten Aichaufsichts-Bezirk mit 39
für den zweiten mit 31
" " dritten " 41
" " vierten " 26
" " fünften " 12
" " sechsten " 25
" " siebenten " 87
" " achten " 41
" " neunten " 26
" " zehnten " 5

zusammen mit . 333

festgestellt und mit der Organisirung derselben eifrigst vorgegangen, um alle Aichämter rechtzeitig in die Lage zu setzen, am 1. Januar 1876 die Aichung und Stempelung nach dem neuen Masse und Gewichte vornehmen zu können. Ungeachtet mancher Schwierigkeiten, welche sowohl in der Gewinnung geeigneter Persönlichkeiten, als auch bei Erwerbung entsprechender Localitäten mannigfach hervortraten, würde mit Aufbietung aller Kräfte dieses Ziel auch erreicht worden sein. Da jedoch die für das Aichwesen pro 1876 präliminirten Mittel auf verfassungsmässigem Wege Herabminderung erfuhren, wurde es nothwendig, von der Durchführung der Gesammt-Organisation abzusehen und neuerlich mit Rücksicht auf die zur Verfügung stehenden beschränkteren Mittel die Erhebungen darüber zu pflegen, an welchen für Errichtung von Aichämtern bereits bestimmten Orten der auf das stricteste zu bemessende Bedarf die sofortige Activirung der Aemter als unabweisliche Nothwendigkeit des Verkehres und der Durchführung des Mass- und Gewichtsgesetzes erscheinen lasse. Trotz der hierdurch erklärlicherweise eingetretenen bedeutenden Verzögerung und der grossen Schwierigkeit, den Aichämtern in der ungünstigsten Jahreszeit die Ausrüstungsgegenstände und Drucksorten zukommen zu lassen, gelang es dennoch, die Activirung einer entsprechenden Anzahl von Aichämtern theils noch bis Ende des Jahres 1875 durchzuführen, theils so zu fördern, dass sie in den ersten Tagen des Januar 1876 ihre Thätigkeit beginnen konnten.

Allerdings war es nicht zu vermeiden, dass mannigfache Reclamationen, durch die Reducirung der Anzahl der Aichämter veranlasst, aus den betheiligten Kreisen, namentlich Seitens Industrieller, dann solcher Gemeinden und Bezirke einliefen, welche in Folge der ursprünglichen Systemisirung sicher gerechnet hatten, in Besitz eines nahegelegenen Aichamtes zu gelangen. Diesen Beschwerden vollends gerecht zu werden, war umsoweniger möglich, als sich noch nicht annähernd übersehen liess, welches Erträgniss die Aichbehörden für den Staat haben würden.

Abgesehen von der hiermit angedeuteten organisatorischen Thätigkeit, war das Handels-Ministerium während des abgelaufenen Jahres auch noch in anderer Richtung durch die bevorstehende obligatorische Einführung des metrischen Masses und Gewichtes in Anspruch genommen.

Zunächst galt es, auf Grund des Reichsgesetzes vom 31. März 1875 (Nr. 62 R. G. Bl.) die Umwandlung aller in Reichsgesetzen und Verordnungen vorkommenden bisherigen Mass- und Gewichtsbestimmungen in metrisches Mass und Gewicht zu veranlassen.

Hierüber wurde mit dem k. k. Finanz-Ministerium wegen Feststellung der Weg- und Brückenmauthen, wegen Ausprägung der Ducaten und Levantiner Thaler, wegen Berechnung der Dampfkesselheizflächen, wegen Feststellung der Tragfähigkeit der Seeschiffe, wegen Aenderung des österreichisch-ungarischen und des dalmatinischen Zolltarifes, dann der Verzehrungssteuerbestimmungen nach metrischem System,

mit dem Ministerium des Innern wegen der gleichen Umwandlung des Waffenpatentes und Einführung des metrischen Masses bei Hochbauten,

mit dem Ministerium für Landesvertheidigung wegen Umwandlung der Vorspannsgebühren und Feststellung der Marschrouten und

mit dem Ministerium für Ackerbau wegen des Verkaufes von Hülsenfrüchten und Brennholz nach metrischem Masse und Gewichte das Einvernehmen gepflogen und sind hierauf die entsprechenden Ministerialverordnungen erlassen worden.

Unter diesen ist insbesondere die im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern, der Finanzen und des Ackerbaues erlassene Verordnung vom 23. December 1875 (Nr. 157 R. G. Bl.) hervorzuheben, mit welcher als Verkehrseinheit für den Brennholzhandel nach metrischem System der Raumkubikmeter (Raummeter) festgestellt worden ist.

Von den durch das Reichs-Kriegsministerium im eigenen Ressort vorgenommenen Umwandlungen wurde Kenntniss genommen und ferner wegen der sonst noch nothwendigen Umwandlungen von Reichsgesetzen und Verordnungen mit den betheiligten Centralstellen die Verhandlungen gepflogen, auf Grund deren in einer gemeinsamen commissionellen Berathung von Vertretern derselben und des Handels-Ministeriums, welche jedoch im Jahre 1875 nicht mehr stattfinden konnte, die bezüglichen Umwandlungsansätze festgestellt werden sollten.

Zum Zwecke der Umwandlung der in den einzelnen Landesgesetzen vorkommenden Mass- und Gewichtsbestimmungen in metrisches Mass und Gewicht hatte das Ministerium im Einverständnisse mit den übrigen betheiligten Centralstellen bereits zu Beginne des Jahres 1875 die erbetene Allerhöchste Ermächtigung erhalten, in sämmtlichen Landtagen eine Gesetzesvorlage einzubringen, welche die Regierung berechtigen sollte, die nothwendigen Umwandlungen der in den Landesgesetzen vorkommenden Ansätze im Verordnungswege vorzunehmen. Diese Gesetze wurden in allen Landtagen entsprechend der Regierungsvorlage angenommen. Ueber die hierüber von den Länderstellen erstatteten Anzeigen wurde die Allerhöchste Sanction derselben eingeholt, welche unter dem 2. September erfolgte und sind hiernach sofort die Länderstellen zu

den diesbezüglichen Vorlagen und Anträgen aufgefordert worden. Nach Einlagen dieser umfangreichen Elaborate wurde die Prüfung der beantragten Ziffernansätze durch die k. k. Normal-Aichungs-Commission veranlasst und hiernach das Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien, in deren Ressort die einzelnen Landesgesetze fielen, gepflogen und wurden hierauf, soweit möglich, noch im Laufe des Jahres die Länderstellen zur Kundmachung der betreffenden, die Umwandlungsansätze feststellenden Verordnungen ermächtigt.

Die mit 1. Januar 1876 bevorstehende obligatorische Einführung des metrischen Masses und Gewichtes hatte im Laufe des Jahres sowohl mehrere Handels- und Gewerbekammern, als auch die Vertreter oder Betheiligten einzelner Industriezweige veranlasst, dem Ministerium mehrfache, zum Theil bereits auf die Erfahrungen bei dem bisherigen facultativen Gebrauche der metrischen Masse und Gewichte gegründete Anträge und Wünsche wegen Aenderung einiger Bestimmungen dieses Gesetzes, beziehungsweise Erweiterung desselben vorzulegen.

So hatte die Handels- und Gewerbekammer in Leoben als ein Bedürfniss des Bergbaubetriebes constatirt, dass Holzkohlenmasse von grösserem Fassungsinhalte als dem nach der Aichordnung zulässigen von einem Hektoliter, zur Aichung und Stempelung zugelassen würden, und dieses Bedürfniss über Aufforderung des Ministeriums in einem Gutachten, welches im Laufe des Berichtsjahres zur Vorlage kam, eingehend motivirt.

Es hat weiters die Wiener Gasbeleuchtungsanstalt unter Darlegung der nicht zu überwindenden Schwierigkeiten, beziehungsweise des mit der Auswechslung und Umarbeitung der Gasmesser verbundenen Zeitverlustes, die Bitte gestellt, dass der Termin für die obligatorische Benützung nach metrischem System geaichter Gasmesser angemessen verlängert werden möge, es hatten ferner mehrere Handels- und Gewerbekammern darum nachgesucht, dass bestimmte im Handel anzuwendende metrische Gewichtseinheiten gesetzlich festgestellt würden, auch war wiederholt von berufener Seite das Bedürfniss nach einem Gewichtsstücke von 50 Kilogramm hervorgehoben worden — und hatte endlich die Handels- und Gewerbekammer in Görz die Bitte vorgebracht, dass Hektoliter auch als Flüssigkeitsmasse zur Aichung zuzulassen seien.

Es liess sich nicht verkennen, dass diese Wünsche in bestimmten, zum Theile dringenden Bedürfnissen des Handels und Verkehres ihren Ursprung hatten, und wurde sonach noch vor Ablauf des Jahres 1875 bei der Reichsvertretung ein Gesetzentwurf eingebracht, welcher für diejenigen Wünsche, deren Genehmigung eine Aenderung des Mass- und Gewichtsgesetzes bedingen würde, diese Aenderung im verfassungsmässigen Wege erzielen sollte.

Der erwähnte Antrag auf Zulassung des Hektoliters als Flüssigkeitsmass, welcher lediglich einen Zusatz zur Aichordnung involvirte, wurde der Plenarversammlung der Normal-Aichungs-Commission zur Beschlussfassung vorbehalten.

Es ergab sich ferner noch die Nothwendigkeit zur Erlassung mehrerer Verordnungen mit Beziehung auf die bevorstehende obligatorische Anwendung des metrischen Masses und Gewichtes.

Nach den bisherigen, noch in Kraft stehenden Vorschriften sind die im Verkehre befindlichen Gewichte nach Ablauf von zwei Jahren, theilweise selbst jährlich der Nachaichung zu unterziehen. Mit Rücksicht auf diese rein polizeilichen, und von der Geltung eines oder des anderen Gewichtssystemes übrigens ganz unabhängigen Vorschriften war zu gewärtigen, dass viele Käufer von Gewichten sich weigern würden metrische Gewichte mit dem Aichstempel aus den Jahren 1874 und 1875 zu kaufen, in der Befürchtung, dieselben müssten bereits im Jahre 1876 der Nachaichung unterzogen werden. Hierdurch wären nicht nur viele Fabrikanten und Grosshändler, welchen es zu danken gewesen, dass sie bereits vor dem 1. Januar 1876 einen grossen Vorrath von metrischen Gewichten für den ersten Bedarf aufgestapelt hatten, zu Schaden gekommen, sondern es wäre auch die Verbreitung der neuen Gewichte im Publicum beeinträchtigt und verzögert worden. Es empfahl sich daher dringend, die in den Jahren 1874 und 1875 geaichten metrischen Gewichte den im Jahre 1876 geaichten bezüglich der Verpflichtung zur Nachaichung gleichzustellen, zugleich aber dieselbe Begünstigung auch auf Längen- und Hohlmasse auszudehnen, da hinsichtlich dieser die gleichen Gründe obwalten, und so wurde im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern eine diesbezügliche Verordnung vom 29. Januar 1876, R. G. Bl. Nr. 12, erlassen.

Die Einführung des metrischen Masses bot nicht nur die Gelegenheit, im Interesse des consumirenden Publicums dem bisher bestandenen im höchsten Grade irregulären Zustande in Beziehung auf die Verwendung von Schankgläsern in öffentlichen Localen ein Ende zu machen, sondern es ergab sich der Anlass hiefür aus marktpolizeilichen Rücksichten ganz von selbst, indem im Hinblick auf die gesetzlich normirte Fehlergrenze bei den einzelnen Massen, speciell auf den geringen Inhaltsunterschied zwischen dem gesetzlich gestatteten ¼ Liter und dem von Interessenten gewünschten Masse von 0·3 Liter, die Nothwendigkeit hervortrat, den jeweiligen Sollinhalt auf den zum Ausschank bestimmten Gefässen kenntlich gemacht zu sehen. Die Gestattung eines Masses von 0·3 Liter Inhalt empfahl sich, da sich dieses Mass enge an die bisherige Gewohnheit beim Ausschank von Getränken anschliesst, und nachdem sich die sämmtlichen Mitglieder der k. k. Normal-Aichungs-Commission im Wege der veranlassten schriftlichen Abstimmung sowohl für die Zulassung dieses Masses, als auch für die Bestimmung ausgesprochen hatten, dass bei den für den Verkehr in öffentlichen Schanklocalitäten verwendeten Gläsern der Sollinhalt kenntlich zu machen sei. Es wurde im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern die Verordnung vom 25. September 1875 (Nr. 129, R. G. Bl.) erlassen, welche für alle zum Gebrauch in öffentlichen Schanklocalitäten bestimmten Schankgläser von 0·1 Liter oder mehr Inhalt, den Aichstrich mit der Bezeichnung des Sollinhaltes anordnet, für die Richtigkeit desselben die Inhaber der Schanklocale verantwortlich macht, die betreffenden Fehlergrenzen feststellt und zugleich Schankgläser von 0·3 Liter für den öffentlichen Verkehr zulässt. Gegen diese Verordnung hat die Genossenschaft der Gastwirthe Wiens remonstrirt und ihre Abänderung speciell nach der Richtung angesucht, dass den Gastwirthen die Haftung für die richtige Anbringung des Aichstempels abgenommen und auf denjenigen übertragen werde, welcher den Aichstrich angebracht

hat. In der Erwägung jedoch, dass es im Allgemeinen Sache des Käufers sei, sich von der Tauglichkeit des gekauften Gegenstandes zu dem beabsichtigten Zwecke selbst zu überzeugen und den Wirthen durch Nachmessen mit den in ihrem Besitze befindlichen geaichten Cimenten die Controle ohnedem leicht möglich ist, dass ferner ein Fehler in der Anbringung des Aichstriches nur dann strafbar sei, wenn er das Doppelte der für Cimente gestatteten Fehlergrenze übersteigt, konnte diesem Ansuchen im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern keine Folge gegeben werden.

Mit Beziehung auf die in §. 10 der Aichordnung vom 19. December 1872 enthaltenen allgemeinen Grundsätze über die Aichung der Fässer, und in Berücksichtigung allgemeiner Verkehrs-Interessen sowohl, als der aus Kreisen der betheiligten Producenten laut gewordenen Wünsche, ergab sich das Bedürfniss nach Erlassung einer Verordnung über Grösse und Aichung, sowie Zulässigkeit der weiteren Verwendung der bisher im Gebrauche gestandenen Bierfässer, und wurde diese Verordnung nach gepflogenem Einvernehmen mit dem k. k. Finanz-Ministerium unter dem 28. Juli 1875 (Nr. 107, R. G. Bl.) erlassen; in einer weiteren Verordnung (Nr. 108, R. G. Bl.) wurden zugleich die Gebühren für die Aichung der Biertransportfässer festgestellt. Während diese Verordnungen in den übrigen Ländern den Brauinteressenten zu Klagen keinen Anlass bot, wurde aus Ober-Oesterreich gegen dieselbe lebhaft remonstrirt, und da hiebei behauptet war, dass ihre Durchführung der gesammten blühenden Brauindustrie, einem der hervorragendsten Exportzweige Oesterreichs, bedeutenden Schaden zu bereiten geeignet sei, erschien die Abhaltung einer Enquête als das geeignetste Mittel, die Gründe der vorgebrachten Beschwerden zu prüfen, beziehungsweise die Art und Weise der etwa als erforderlich sich herausstellenden Abhilfe zu constatiren. Das Ergebniss dieser Enquête, zu welcher eine Anzahl der hervorragendsten Brauinteressenten geladen war und wobei auch ein Vertreter des k. k. Finanz-Ministeriums intervenirte, gab den Anlass zu der im Einvernehmen mit diesem Ministerium erlassenen Verordnung vom 10. December 1875 (Nr. 150, R. G. Bl.), womit einige Bestimmungen der vorerwähnten Verordnung vom 28. Juli 1875 abgeändert wurden, um den berechtigt erscheinenden Wünschen der Interessenten zu entsprechen. Diese Abänderungen bestanden in der Verlängerung der Giltigkeit des Aichstempels der Bierfässer von einem Jahre auf zwei Jahre, in der Anordnung, dass die Bierfässer nur nach einer solchen Reparatur, welche eine Veränderung des Rauminhaltes zur Folge hat, einer neuerlichen Aichung zu unterziehen seien, und dass die Aichung von für den Export bestimmten Fässern in beliebigen Grössen über Einschreiten der Interessenten gestattet werde.

Während des abgelaufenen Jahres fand die fünfte Plenarversammlung der k. k. Normalaichungs-Commission statt, deren Beschlüsse und Anträge noch vor Ende des Jahres zur Vorlage kamen.

Die Thätigkeit des Handels-Ministeriums wurde durch die Einführung des metrischen Masses und Gewichtes abgesehen von dem Erwähnten noch in folgenden Angelegenheiten in Anspruch genommen.

Mehrere Handels- und Gewerbekammern hatten es als ein bedauerliches Hemmniss des Handelsverkehrs bezeichnet, dass die in den diesseitigen Ländern geaichten und

gestempelten Masse und Gewichte nicht nach Ungarn abgesetzt werden könnten, nachdem dort der Stempel der im Reichsrathe vertretenen Länder nicht als giltig anerkannt werde. Hieraus wurde, nachdem sich auch die k. k. Normalaichungs-Commission dafür ausgesprochen, Anlass zu nochmaliger Verhandlung mit der königlich ungarischen Regierung wegen Anerkennung des diesseitigen Aichstempels in Ungarn, beziehungsweise der Freizügigkeit des Verkehres der Masse und Gewichte in beiden Reichshälften genommen, allein ohne Erfolg, indem die königlich ungarische Regierung erklärte, wegen verschiedener Abweichungen zwischen der ungarischen und der hierseitigen Aichordnung, und da in Ungarn nur die von königlich ungarischen Aichämtern geaichten Masse und Gewichte als giltig betrachtet werden können, die Giltigkeit des österreichischen Aichstempels für Ungarn nicht anerkennen zu können.

Demungeachtet erschien der Export der hierlands fabricirten Masse und Gewichte nach Ungarn noch keineswegs ausgeschlossen, da der Verschleiss daselbst eben nur durch Anbringung des ungarischen Aichstempels bedingt ist, und wurden daher die betreffenden Handels- und Gewerbekammern auf diesen Umstand mit dem Bemerken aufmerksam gemacht, dass die betheiligten Industriellen ihre den ungarischen Vorschriften gemäss verfertigten Masse und Gewichte im ungeaichten Zustande nach Ungarn zu senden und für den dortigen Verschleiss mit dem ungarischen Aichstempel versehen zu lassen haben.

Im Jahre 1875 fand der zweite Eisenberathungstag in Wien statt, welcher sich hauptsächlich zur Aufgabe gestellt hatte, die Modalitäten wegen Einführung des metrischen Systemes in den Eisenhandel zu bestimmen; für Zwecke desselben wurde der Wiener Handels- und Gewerbekammer in ihrer Eigenschaft als leitendes Organ dieser Versammlung, die zweite und letzte Rate per 2000 fl. von der ihr schon früher hierfür bewilligten Subvention von 5000 fl. flüssig gemacht.

Die Regierung des Fürstenthumes Liechtenstein hat das dortige, mit dem österreichischen übrigens ganz übereinstimmende Gesetz über die Einführung des metrischen Masses und Gewichtes im Fürstenthume dem Handels-Ministerium mitgetheilt. Nach dem Ergebnisse der mit der Regierung hierüber gepflogenen Verhandlung wurde anlässlich der Organisirung des Aichdienstes in Tirol und Vorarlberg das Aichamt in Feldkirch als dasjenige bestimmt, welches zunächst die Aichung und Stempelung der für den Gebrauch im Fürstenthume bestimmten Masse und Gewichte vorzunehmen hat.

Das k. k. Ministerium für Cultus und Unterricht hat eine Anzahl Schulbücher für die Normalschulen in fast sämmtlichen Landessprachen mit dem Ersuchen mitgetheilt, hieraus die dortseits getroffenen Massregeln zur Verbreitung der Kenntnisse über das neue Gewichtssystem zu entnehmen; diese Massregeln wurden dankend zur Kenntniss genommen.

Auch Seitens Privater lagen mehrere Behelfe zur Verbreitung der Kenntniss des metrischen Systemes vor und wurde hierüber je nach dem technischen Gutachten der k. k. Normal-Aichungs-Commission das Entsprechende veranlasst.

Zu erwähnen ist weiters eine Eingabe der Genossenschaft der Wiener Juweliere um Beibehaltung des Karatgewichtes für ihren Berufszweig auch nach der obligatorischen Einführung des metrischen Masses und Gewichtes, ein Ansuchen, welches jedoch

mit Rücksicht auf das Gesetz vom 23. Juli 1871 umsomehr abgewiesen werden musste, als die verlangte Ausnahme in keinem der Länder besteht, welche das metrische Mass und Gewicht als das gesetzlich giltige eingeführt haben.

Ein von einer Anzahl österreichischer Papier-Industrieller gewähltes Comité hat bestimmte Vorschläge für Einführung des metrischen Systems in den Papierhandel an Stelle der bisher üblichen Verkaufsmodalitäten mit dem Ersuchen vorgelegt, dieselben im Verordnungswege als Norm für den Papierhandel festzustellen. Diesem Ansuchen konnte in der gestellten Form ebenfalls nicht entsprochen werden, da es sich hiebei lediglich um Aenderungen einer Handelsusance handelte, zu deren obligatorischer Durchführung das neue Mass- und Gewichtssystem den Anlass nicht bieten kann. In Berücksichtigung des praktischen Werthes dieser Vorschläge jedoch wurden nicht nur die sämmtlichen Handels- und Gewerbekammern von denselben mit der Aufforderung in Kenntniss gesetzt, die betheiligten Kreise hievon zu unterrichten, und nach Thunlichkeit zu ihrer Verbreitung und Durchführung mitzuwirken, sondern es wurden auch alle übrigen Centralstellen ersucht, innerhalb ihrer Ressorts den erwähnten Modalitäten den möglichsten Eingang zu sichern.

Bezüglich der Recimentirung von Wägevorrichtungen auf Bahnen ist zu bemerken, dass im abgelaufenen Jahre die Verhandlungen wegen Delegirung von Beamten des bestandenen Wiener städtischen Aichamtes zu dem erwähnten Zwecke, auf die Strecken der Nord-, dann der West-, Süd- und Rudolfsbahn durchgeführt wurden.

Am 1. März 1875 ist zu Paris die internationale Meterconferenz zusammengetreten. Da es vor Allem sehr wünschenswerth erschien, dass Oesterreich-Ungarn auf derselben gemeinsam vertreten sei und nach gleichen Gesichtspunkten handeln würde, so wurde mit dem ungarischen Handels-Ministerium vor Allem das Einvernehmen gepflogen, um eine gemeinsame Basis für die Vertretung auf diesem Congresse zu finden. Auf Grund des Ergebnisses dieser Verhandlung konnten jedoch der Botschafter (dieser im Wege des Ministeriums des Aeussern) und der fachmännische Delegirte der diesseitigen Regierung nur mit den betreffenden Instructionen für die im Reichsrathe vertretenen Länder versehen werden, welche, im Einklang mit den Instructionen der Delegirten Deutschlands und Russlands im Wesentlichen dahin lauteten, dass das Bestreben auf die Errichtung eines neutralen, internationalen Bureaus mit voller innerer Selbstständigkeit zu lenken sei, welches, aus wissenschaftlich erprobten Kräften zusammengesetzt, die gleichmässige Durchführung des metrischen Systems zu fördern und die Aufbewahrung der metrischen Prototype zu überwachen habe. Die Annahme der Convention ist ganz nach dem Inhalte der dem hierortigen Vertreter ertheilten Instruction erfolgt, und ist auch der schliessliche Beitritt der ungarischen Regierung erzielt worden.

Nachdem seither die authentischen Protokolle und der authentische Text der internationalen Meterconvention durch das Ministerium des Aeusseren mitgetheilt worden waren, wurde die Convention im Reichsrathe eingebracht und auch verfassungsmässig genehmigt. Ebenso erfolgte bereits die definitive Auftheilung der aus der Convention sich ergebenden vorübergehenden und jährlich wiederkehrenden Kosten auf die einzelnen Staaten nach Massgabe der officiellen Bevölkerungszählungen

und wurde das Erforderliche wegen Erwirkung des diesbezüglichen Credites ebenfalls noch vor Ablauf des Jahres veranlasst.

Commercieller Unterricht. Der Handelsakademie in Wien wurde die auf eine Reihe von Jahren aus der Dotation des Handels-Ministeriums bewilligte Subvention von jährlich 6000 fl. auch für das abgelaufene Jahr flüssig gemacht. Auf Grund der vom Curatorium dieser Anstalt vorgelegten Anträge erfolgten seither auch die Besetzung der Stiftplätze, deren Verleihung dem Handels-Ministerium mit Rücksicht auf die gedachte Subvention zusteht.

Wegen Erweiterung der Handelsschule in Trient wurden mit dem Ministerium für Cultus und Unterricht Verhandlungen gepflogen, der Handelsschule in Tetschen wurde eine Subvention pro 1876/7 flüssig gemacht.

Eine Eingabe der Handels- und Gewerbekammer Gratz gab Anlass, mit dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium wegen des einjährigen freiwilligen Dienstes der Handelsschüler in Verhandlung zu treten.

In Bezug auf das Marktwesen sind von den politischen Landesbehörden regelmässige Berichte über die an Gemeinden ertheilte Bewilligung zur Abhaltung oder Verlegung von Jahr- und Wochenmärkten vorgelegt worden. Zu erwähnen ist auch, dass im Monate August 1875 der zweite internationale Getreide- und Saatenmarkt in Wien stattfand, über dessen Verlauf und Erfolg der Verein der Wiener Frucht- und Mehlbörse eingehenden Bericht erstattete.

Ueber Ansuchen dieses Vereines, welcher gleichzeitig eine Ausstellung aller einschlägigen Maschinen und Werkzeuge veranstaltete, waren auch diesmal die Leiter mehrerer wichtigeren Consulatsämter eingeladen worden, die betheiligten Kreise auf den bevorstehenden Saatenmarkt aufmerksam zu machen.

In Bezug auf die in den Wirkungskreis des Handels-Ministeriums fallenden Gesetze vom 1. April 1875 (Nr. 67, R. G. Bl.), betreffend die Organisirung der Börsen und vom 4. April 1875 (Nr. 68, R. G. Bl.), betreffend die Handelsmäkler oder Sensale, ist zu bemerken, dass mit dem k. k. Finanz-Ministerium die Verhandlungen wegen Feststellung des Statutes der Wiener, der Triester und der Prager Börse, wegen der modificirten Statuten des Gremiums der Wiener Börsensensale, wegen Ernennung eines Börsecommissärs in Triest, dann wegen der mehrfach angeregten Frage der Cautionsleistung der Sensale und wegen Feststellung der Eidesformel für dieselben gepflogen wurden. Aus Anlass eines speciellen Falles wurde ausgesprochen, dass nach den Bestimmungen des Sensalengesetzes zur Erlangung einer solchen Stelle die österreichische Staatsbürgerschaft im Sinne der Staatsgrundgesetze erforderlich sei, dass also ein ungarischer Staatsangehöriger die Stelle eines Sensalen in der diesseitigen Reichshälfte nicht bekleiden könne.

Die Wiener Waarenbörse, deren Fortbestand in ihrer bisherigen Stellung nach dem Gesetze über die Organisirung der Börsen nicht weiter zulässig erschien, beschloss ihre Auflösung als selbstständiges Institut und wurden die Anzeigen hierüber, sowie die noch bis Ende des Jahres erstatteten Berichte über die Preisnotirungen der verschiedenen Waaren zur Kenntniss genommen.

Das Gebiet des inneren Handels berühren ausserdem noch folgende Agenden des Handels-Ministeriums im abgelaufenen Jahre:

Die Umwandlung des „Monte civico commerciale" zu Triest in eine Sparcasse, welche im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern durchgeführt worden ist; die Prüfung der Statuten einer projectirten Hypothekenbank in Mähren; die Verhandlung mit dem k. k. Finanz-Ministerium wegen Errichtung neuer Punzirungsämter; Verhandlungen über eine Eingabe des Vereines der Wiener Commissions-Geschäftsinhaber um gesetzliche Regelung des Pfandleihgewerbes; Verhandlungen wegen Erleichterung der Durchführung einzelner Bestimmungen des Hausirgesetzes und wegen schärferer Ueberwachung der hausirenden Geschäftsreisenden; Besetzung der Stellen von Handelsgerichts-Beisitzern im Einvernehmen mit dem k. k. Justiz-Ministerium, und Erhöhung der Zahl dieser Beisitzer in Salzburg, dem gesteigerten Bedürfnisse entsprechend, von vier auf sechs.

2. Aeusserer Handel.

a) Handelsverträge.

Zwischen der k. und k. Regierung und der Regierung des deutschen Reiches wurde am 13. August 1875 eine wechselseitige Erklärung, betreffend den Schutz der österreichischen und ungarischen Handelsmarken im deutschen Reiche und der deutschen Handelsmarken in Oesterreich-Ungarn, vereinbart, wonach die Angehörigen des einen Staates in Bezug auf ihre Marken im anderen Staate denselben Schutz geniessen sollen, wie die eigenen Angehörigen des letzteren. Die betreffenden Erklärungen wurden im deutschen Reichsgesetzblatte unterm 22. August und im österreichischen Reichsgesetzblatte unterm 25. August 1875 (Nr. 111) publicirt.

Im §. 9 des deutschen Markenschutz-Gesetzes, welches nach Obigem für die Behandlung unserer Marken in Deutschland massgebend ist, war der 1. October 1875 als der Präclusiv-Termin festgesetzt, bis zu welchem die landesgesetzlich geschützten, sowie jene Waarenzeichen, welche bis zum Beginne des Jahres 1875 im Verkehre allgemein als Kennzeichen der Waaren eines bestimmten Gewerbetreibenden gegolten haben, angemeldet sein mussten, wenn dadurch verhindert werden wollte, dass ein anderer als der landesgesetzlich geschützte oder im Verkehre allgemein anerkannte Inhaber ein Recht auf diese Zeichen erwerbe. Die k. und k. Regierung war daher bemüht, den Abschluss der Markenschutz-Convention mit Deutschland, über welche die Verhandlungen schon seit längerer Zeit eingeleitet waren, thunlichst zu beschleunigen, um unseren Industriellen und Handeltreibenden die Einhaltung des erwähnten Termines zur Anmeldung ihrer Marken zu ermöglichen. Zu diesem Behufe wurde von dem sonst üblichen Abschlusse eines förmlichen Staatsvertrages in dieser Angelegenheit abgesehen und hierfür die einfachere Form des Austausches von Ministerial-Erklärungen gewählt,

zumal diese in den in beiden Staatsgebieten geltenden Markenschutz-Gesetzen ihre legale Basis haben.

Der Regierung des deutschen Reiches wurde zu Ende des Jahres 1875 der Antrag gestellt, dass, obwohl der gegenwärtig geltende Zoll- und Handelsvertrag mit dem deutschen Zollvereine vom 9. März 1868 zufolge der darin enthaltenen Stipulationen noch bis Ende des Jahres 1877 Wirksamkeit hat, schon jetzt zu Verhandlungen über den Abschluss eines neuen Vertrages geschritten werde, welcher am 1. Januar 1877 in Kraft zu treten, somit die Giltigkeit des gegenwärtigen um ein Jahr abzukürzen hätte.

Gleichzeitig wurden der Handelsvertrag mit Grossbritannien vom 16. December 1865 und die Nachtrags-Convention zu demselben vom 30. December 1869, sowie der Handelsvertrag mit Frankreich vom 11. December 1866 gekündet, welche Verträge hiernach mit Ende 1876 ausser Wirksamkeit treten. Frankreich gegenüber wurde die Geneigtheit ausgesprochen, im Laufe des Jahres 1876 zur Vereinbarung eines neuen Handelsvertrages zu schreiten. Zugleich wurden sämmtliche Handels- und Gewerbekammern im November 1875 eingeladen, bezüglich der Erneuerung der Handelsverträge mit Frankreich und dem deutschen Reiche ihre Gutachten bis Ende Februar 1876 dem Handels-Ministerium vorzulegen.

Die Antworten der betheiligten Handels- und Gewerbekammern über die an sie ergangene Anfrage des Handels-Ministeriums, ob die französischen Zollbehörden bei der Einfuhr ätherischer Oele und Essenzen nach Frankreich den Nachweis des österreichischen Ursprunges bezüglich des Rohstoffes, aus welchem diese Artikel erzeugt sind, verlangen, haben ergeben, dass allerdings Fälle von Beanständungen wegen Mangels eines solchen Nachweises vorgekommen sind. Da dieses Verlangen der französischen Zollorgane den Bestimmungen der Artikel II und VI unseres Zoll und Handelsvertrages mit Frankreich entgegen ist, wurde hierüber bei der französischen Regierung Einsprache erhoben. Nach der auf diese Reclamation französischerseits ertheilten Erwiderung besteht jedoch in Frankreich keinerlei Verfügung, welche den Zollbehörden die Forderung von Ursprungs-Certificaten für die Rohstoffe, aus welchen die ätherischen Oele und Essenzen verfertigt werden, auftragen würde und scheinen die erwähnten Fälle in besonderen Umständen oder in der falschen Anwendung der Zollvorschriften seitens der Unterbehörden ihren Grund gehabt zu haben. Zur weiteren Aufklärung des Gegenstandes hat das Handels-Ministerium das Erforderliche eingeleitet, damit der französischen Regierung die speciellen Fälle zur Kenntniss kommen.

Die im Jahre 1874 begonnenen Verhandlungen mit Russland wegen Einführung mehrfacher Erleichterungen im russischen Zollverfahren, dann wegen Erweiterung der Competenz der bestehenden und Aufstellung neuer russischer Zollämter an unserer Grenze wurden auf Grund des Ergebnisses der im Jahre 1874 an der österreichisch-russischen Grenze diesfalls abgehaltenen Localcommissionen im Frühjahre 1875 in Wien fortgesetzt und führten zur Unterzeichnung eines Protokolles vom 10. Juni 1875, in welchem sich die russische Regierung zur Durchführung der erwähnten von uns gewünschten Massregeln bereit erklärte. Oesterreichischerseits wurden hierbei

Zugeständnisse in Betreff der Erleichterung des Quarantainewesens gemacht und die Aufhebung des Zollausschlusses von Brody für einen späteren Zeitpunkt zugesagt. Soweit diese Verpflichtungen der legislativen Behandlung unterliegen, werden die betreffenden Vorlagen dem Reichsrathe unterbreitet werden.

Das Handels-Ministerium hat mit Berücksichtigung der durch das obige Protokoll festgesetzten Erleichterungen in der Zollmanipulation Russlands eine Darstellung des russischen Zollverfahrens ausarbeiten lassen, die, um einem wiederholt geäusserten Wunsche des Handelsstandes zu entsprechen, den Handels- und Gewerbekammern zur Information der Interessenten mitgetheilt wurde.

Die am $\frac{\text{5. Februar}}{\text{24. Januar}}$ 1874 zu St. Petersburg vereinbarte Markenschutz-Convention wurde nach erhaltener Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes am 7. März 1875 der Ratification unterzogen und nach der am 31. März 1875 zu St. Petersburg erfolgten Auswechselung der Ratificationen unterm 21. April 1875 im Reichsgesetzblatte kundgemacht. Das k. und k. Generalconsulat in St. Petersburg hat sich unter Bekanntgabe der für die Markenregistrirung in Russland vorgeschriebenen Formalitäten bereit erklärt, gegen Einsendung der betreffenden Markenzeichen und Muster, sowie einer Vollmacht zur Vertretung des Einsenders die Protokollirung derselben zu veranlassen; die Intervention des gedachten Generalconsulates wurde auch von vielen österreichischen Industriellen und Handelsleuten, insbesondere durch Vermittlung der Handelskammern von Leoben, Linz (Sensen- und Sichel-Industrie) und Wien in Anspruch genommen.

Am 19. Februar 1875 hat die königlich italienische Regierung den Handels und Schifffahrtsvertrag mit Oesterreich-Ungarn vom 23. April 1867, dessen Giltigkeitsdauer bis zum 30. Juni 1876 reicht, gekündigt. Es wurden sohin die schon vor Einlangen der officiellen Kündigung eingeleiteten vorbereitenden Schritte behufs Erneuerung des Vertrages fortgesetzt und zu diesem Zwecke von der österreichisch-ungarischen Zoll- und Handelsconferenz die provisorischen Instructionen für die diesseitigen Delegirten bei den mit den Vertretern Italiens in Wien zu pflegenden Vorverhandlungen ausgearbeitet. Diese Instructionen erhielten die Zustimmung der Regierungen beider Reichshälften. Auf Grund der erwähnten Instructionen haben die Vertreter der k. und k. Regierung unter Theilnahme von Commissären der k. k. und der kön. ungarischen Ministerien der Finanzen und des Handels mit dem Delegirten der kön. italienischen Regierung Cav. Luzzati in der Zeit vom 18. bis 31. October 1875 Vorverhandlungen gepflogen und hierdurch eine Basis für den neuen Handelsvertrag gewonnen. Mit Rücksicht auf die Ergebnisse der mit Herrn Luzzati gepflogenen Vorverhandlungen setzte sodann die Zoll- und Handelsconferenz die definitiven Instructionen für die k. und k. Delegirten fest, welche, eben-falls unter Assistenz von Vertretern der k. k. und der kön. ungarischen Fachministerien, zu Ende des Jahres 1875 in Rom mit der kön. italienischen Regierung in Verhandlung traten, um auf Grund der erwähnten Instructionen, sowie später zu ertheilender Weisungen die Vereinbarungen über den neuen Vertrag abzuschliessen.

Nach den Bestimmungen des spanischen Zolltarifes, welcher einen integrirenden Bestandtheil des zwischen Oesterreich-Ungarn und Spanien abgeschlossenen Han-

dels- und Schifffahrtsvertrages vom 24. März 1870 (R. G. Bl. 1871, Nr. 139) bildet, sollten am 1. Juli 1875 zahlreiche Reductionen der spanischen Einfuhr-Zollsätze ins Leben treten. In Folge der politischen und finanziellen Lage des Reiches sah sich jedoch die spanische Regierung veranlasst, längere Zeit vor Eintritt dieses Termines mit Oesterreich-Ungarn, gleichwie mit anderen Vertragsstaaten wegen Vertagung der Zollreduction in Unterhandlung zu treten. Aus den hierüber geführten Verhandlungen gieng hervor, dass die spanische Regierung die Absicht hege, wenn die Vertragsstaaten sich ihren Wünschen nicht entgegenkommend erweisen und auf der erwähnten Zollreduction bestehen würden, zur Kündigung ihrer Handelsverträge zu schreiten, in welchem Falle unser Vertrag vom 24. März 1870 in Gemässheit der zu demselben gehörigen Nachtrags-Declaration vom 3. August 1870 ein Jahr nach erfolgter Kündigung erloschen wäre, während Spanien freie Hand zur beliebigen Erhöhung seiner Zölle gewonnen hätte. Nachdem ferner Belgien in Anbetracht der schwierigen Verhältnisse in Spanien bereits die Zustimmung zum Aufschube der Zollreductionen vertragsmässig ertheilt hatte, wurde vom k. und k. Gesandten in Madrid auf Grund der ihm vom k. und k. Ministerium des Aeussern im Einvernehmen mit den Handels-Ministerien beider Reichshälften gegebenen Instructionen am 17. Juni 1875 mit dem spanischen Staatsminister ein Protokoll unterzeichnet, womit der spanischen Regierung das Recht eingeräumt wird, die Zollreductionen, welche am 1. Juli 1875 eintreten sollten, auf einen späteren Zeitpunkt, längstens aber bis zum 1. Juli 1885 zu verschieben. In demselben Protokolle vom 17. Juni 1875 wurden auch Vereinbarungen getroffen, wonach in dem Falle, als Spanien vor Ablauf jener längstens zehnjährigen Frist auf Grund der oberwähnten Declaration vom 3. August 1870 den Vertrag kündigen sollte, die Zollreductionen vom Tage der Kündigung bis zum Erlöschen des Vertrages, d. i. ein Jahr, im entgegengesetzten Falle aber die reducirten Zölle so lange in Kraft bleiben werden, als unser Vertrag vom Tage der Unterzeichnung des Protokolles an noch gedauert hätte, nämlich 2 Jahre, 6 Monate und 17 Tage. Als Gegenconcession wurde das Recht Oesterreich-Ungarns ausdrücklich anerkannt, seine Conventional-Zollsätze nach den Bedürfnissen seiner Industrie zu erhöhen, insoweit durch die Erhöhung nicht die Prohibition der spanischen Waaren bezweckt würde und insoferne hierbei der Einfuhr aus Spanien die Behandlung auf dem Fusse der Meistbegünstigung gewahrt bliebe. Diese Convention wurde dem Abgeordnetenhause des Reichsrathes zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt.

Der regierende Fürst von Liechtenstein hat der k. und k. Regierung die Absicht kundgegeben, den Vertrag vom 23. December 1863 über die Fortsetzung des österreichisch-liechtensteinschen Zoll- und Steuervereines (R. G. Bl. Nr. 47 vom Jahre 1864) nur gegen Modification einiger Bestimmungen desselben zu erneuern. Nachdem das k. und k. Ministerium des Aeussern auf Grund Allerhöchster Ermächtigung dem Fürsten die Bereitwilligkeit zur Erneuerung dieses Vertrages, welcher nunmehr in Gemässheit des Artikels XIV als gekündet und mit Ende 1875 als erloschen zu betrachten ist, ausgesprochen hatte, wurden zwischen der k. k. und der kön. ungarischen Regierung die in den neuen Vertrag aufzunehmenden Bestimmungen vereinbart und sohin Commissäre ernannt, welche dem mit den Verhandlungen über den Vertrag und dessen

Abschlusse betrauten Bevollmächtigten der gemeinsamen Regierung bei der Führung der Verhandlungen zur Seite stehen sollen. Die Verhandlungen konnten jedoch nicht rechtzeitig zu einem Resultate geführt werden, und es wäre sohin unmöglich gewesen, im Zeitpunkte des Erlöschens des alten Vertrages sofort den neuen Vertrag an dessen Stelle treten zu lassen. Es wurde demnach ein provisorisches Uebereinkommen dahin getroffen, dass der Vertrag vom 23. December 1863 noch während der Dauer des Jahres 1876 in Geltung zu bleiben habe. Dieses Uebereinkommen wurde der verfassungsmässigen Behandlung im Reichsrathe unterzogen und von beiden Häusern des letzteren genehmigt, konnte aber die Zustimmung der beiden ungarischen Vertretungskörper vor Neujahr 1876 nicht erlangen. Bis zur Ertheilung dieser Zustimmung und Publication des Uebereinkommens wurde vorläufig im administrativen Wege die Anordnung getroffen, dass die gegenwärtig in Kraft stehenden Bestimmungen interimistisch weiter in Wirksamkeit zu bleiben haben.

Die Unterhandlungen mit dem Agenten der fürstlich rumänischen Regierung in Wien wegen Abschlusses einer unmittelbaren Handelsconvention mit Rumänien wurden im Monate März 1875 in Wien geführt. Deren Resultat war die am 22. Juni 1875 zu Bukarest erfolgte Unterzeichnung des bezüglichen Vertragsinstrumentes, in Folge dessen die Einführung des für die Interessen der österreichisch-ungarischen Monarchie äusserst nachtheiligen rumänischen Douanengesetzes, welche schon am 1. Juli 1875 stattfinden sollte, bis zum 1. April 1876 in der Voraussetzung vertagt wurde, dass in der Zwischenzeit die legislative Behandlung und Ratification der Vereinbarungen erfolgen würde. Die Convention sichert uns in Zollangelegenheiten rumänischerseits die Behandlung auf dem Fusse der meistbegünstigten Nationen, wobei auch besondere Begünstigungen für den Grenzverkehr, dann die Gleichstellung unserer Nationalen mit den eigenen Unterthanen Rumäniens in Bezug auf den Handelsbetrieb vereinbart wurden. Die Convention, welche die rumänischen Kammern bereits angenommen haben, wurde dem Reichsrathe zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt.

Bereits zu Ende des Jahres 1874 war die fürstlich serbische Regierung mit dem bestimmten Antrage auf Abschluss einer Handelsconvention mit der österreichisch-ungarischen Monarchie an die k. und k. Regierung herangetreten und hatte sie der letzteren den vorläufigen Entwurf einer Convention, welcher den diesfälligen Verhandlungen zur Basis dienen sollte, mitgetheilt. Die k. k. Regierung, welche durch das Ministerium des Aeussern von der erwähnten Absicht der fürstlich serbischen Regierung in Kenntniss gesetzt wurde, konnte nur anerkennen, dass es für den Handel Oesterreich-Ungarn's von Belang wäre, die für den Verkehr mit dem Fürstenthume Serbien geltenden, thatsächlich aber seit langer Zeit nicht mehr beobachteten alttractatlichen Bestimmungen durch eine neue, den Interessen beider Theile entsprechende feste Conventionalgrundlage zu ersetzen; sie hat sohin den Inhalt des von der serbischen Regierung vorgeschlagenen Entwurfes in principielle Erwägung gezogen und das Resultat dieser Prüfung dem Ministerium des Aeussern bekanntgegeben. Gleichzeitig wurden sämmtliche Handels- und Gewerbekammern der diesseitigen Reichshälfte aufgefordert, die Wünsche, deren Erfüllung bei Abschluss der in Rede stehenden Con-

vention anzustreben wäre, und zwar sowohl in Bezug auf den Handelsverkehr mit Serbien im Allgemeinen, als auch insbesondere hinsichtlich der serbischen Ein- und Ausfuhrzölle und inneren Abgaben, anzuzeigen.

Die vom Chef der k. und k. Mission nach Ost-Asien mit den Regierungen der Argentinischen Republik unterm 27. October 1870 und der Republik Uruguay unterm 7. December 1870 vereinbarten Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträge konnten bisher die Ratification der gesetzgebenden Körperschaften dieser Staaten hauptsächlich in Folge der in letzteren herrschenden politischen Wirren nicht erhalten. Die legislative Behandlung dieser Angelegenheit war für die ausserordentliche Session der genannten Körperschaften, welche in beiden Staaten in der zweiten Hälfte des Jahres 1875 begonnen hat, in Aussicht genommen. Der weitere Verlauf dieser Angelegenheit wird im nächsten amtlichen Berichte dargestellt werden.

Der mit der Regierung des Königreichs Hawaii (Sandwich-Inseln) vereinbarte Handels- und Schifffahrtsvertrag wurde am 18. Juni 1875 formell unterzeichnet und sohin in Folge Allerhöchster Ermächtigung der verfassungsmässigen Behandlung in beiden Häusern des Reichsrathes zugeführt. Dieser Vertrag, welcher zum grossen Theile gleiche Bestimmungen enthält, wie der zwischen dem deutschen Reiche und Hawaii abgeschlossene, verfolgt in erster Linie den Zweck, den österreichisch-ungarischen Schiffen, welche behufs Reparatur, Approvisionirung u. s. w. oder in Folge von Seeunfällen an den Sandwich-Inseln landen, die gleichen Vortheile zu sichern, in deren Genuss sich die Schifffahrt anderer Vertragsstaaten befindet. In demselben ist ferner das Princip der gegenseitigen Gleichstellung der Staatsangehörigen des anderen vertragschliessenden Theiles mit den eigenen Nationalen gewahrt und in Bezug auf Handels- und Zollwesen gegenseitig die Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation insoferne stipulirt, als die Begünstigungen des Handels und der Schifffahrt, welche der Eine der beiden vertragschliessenden Theile einem dritten Staate ohne Gegenleistung gewähren sollte, auch von dem anderen Theile unentgeltlich in Anspruch genommen werden können, der Mitgenuss von Begünstigungen dagegen, welche nur bedingungsweise einem dritten Staate bewilligt wurden, gegen eine im beiderseitigen Einverständnisse zu bestimmende Compensation von möglichst verhältnissmässigem Werthe und möglichst gleicher Wirkung zu erlangen sein soll.

b) Andere internationale Handelsangelegenheiten.

Die italienische Regierung hatte unterm 25. December 1874 aus Anlass der Rinderpest ein Verbot der Einfuhr von Hornvieh, thierischen Producten und Abfällen aus Oesterreich-Ungarn nach Italien erlassen, welches lebhafte Reclamationen der durch dasselbe in ihrem Geschäftsbetriebe behinderten und geschädigten österreichischen Staatsangehörigen hervorrief. In Folge der diesfälligen Berichte der k. k. Statthalterei in Triest und der dortigen Handels- und Gewerbekammer hat das Handels-Ministerium die Intervention des k. und k. Ministeriums des Aeussern bei der kön.

italienischen Regierung in Anspruch genommen, damit das erwähnte Verbot, welches diesseits sowohl in territorialer Beziehung, als auch in Bezug auf die durch dasselbe getroffenen Gegenstände als zu weitgehend angesehen werden musste, entsprechend restringirt werde.

Es wurde demnach im Wege der k. und k. Gesandtschaft in Rom an die italienische Regierung das Ansinnen gestellt, dass die Einfuhr über die Tiroler und die Kärntner Grenze ganz frei gegeben und die Einfuhr von thierischen Producten, wie Wolle und Häute, wenn dieselben desinficirt und mit einem Gesundheitscertificate versehen sind, vom Verbote allgemein ausgenommen werde. In Bezug auf die erstere Forderung konnte kein Zugeständniss italienischerseits erlangt werden, da sich der italienische Sanitätsrath gegen ein solches ausgesprochen hatte, dagegen wurde die Einfuhr von gewaschener Wolle und von Häuten, und zwar sowohl von fremden, als auch von solchen, welche aus Oesterreich-Ungarn stammen, gegen Beibringung eines ärztlichen Unschädlichkeitszeugnisses, dessgleichen auch der Uebertritt von Hornvieh aus dem österreichischen Grenzbezirke als Bespannung zu landwirthschaftlichen Zwecken Anfangs März 1875 gestattet.

Zu Anfang des Jahres 1875 war dem Handels-Ministerium aus verlässlicher Quelle die Mittheilung zugekommen, dass sich in Neapel eine Anzahl von Individuen etablirt habe, welche unter Annahme falscher, in das dortige Handelsregister nicht eingetragener und daher auch vom dortigen Handelsstande nicht anerkannter Firmen mit Handelsleuten im Auslande zum Schaden der letzteren Geschäfte abschliessen. Um die inländischen industriellen und commerciellen Kreise, von welchen einige Mitglieder durch das Gebaren jener Individuen bereits Verluste erlitten hatten, vor weiterer Benachtheiligung möglichst zu bewahren, hat das Handels-Ministerium den Handels- und Gewerbekammern die Firmen, unter welchen dieselben zu operiren pflegten, zur weiteren Bekanntgabe an die Betheiligten mitgetheilt und deren Publication in den öffentlichen Blättern veranlasst. Diese Massregel hat zu Reclamationen Seitens einiger neapolitanischer Geschäftstreibender geführt, deren Namen mit den Firmen, vor denen gewarnt worden war, gleich oder ähnlich lautete, und welche den Widerruf oder die Berichtigung jener Publication, insofern diese ihre Interessen schädigte, verlangten. Nach umständlichen Erhebungen jedoch, aus welchen hervorgieng, dass auch die Reclamanten mit den obigen unredlichen Handelsleuten, welche übrigens grösstentheils in die Hände des Gerichtes gelangt sind, in Geschäftsverbindung standen, wurde auf den Gegenstand der Reclamation nicht weiter eingegangen.

Die österreichisch-ungarische Handelskammer in Konstantinopel hat beim dortigen k. und k. Consulate Beschwerde darüber geführt, dass in Folge der in Oesterreich durchgeführten Aufhebung der Schuldhaft und der hierdurch begründeten Weigerung der Consulargerichte im Oriente, den Personalarrest an österreichischen Schuldnern zu vollziehen, auch die türkischen Behörden im Wege der Reciprocität die Einsperrung säumiger türkischer Schuldner von österreichisch-ungarischen Gläubigern ablehnen, wodurch die Interessen des diesseitigen Handels in hohem Grade gefährdet erscheinen, da bezüglich der türkischen Unterthanen jene in Oesterreich geltenden, die betrügerische Vereitelung der Befriedigung von begründeten Forderungen ahndenden gesetzlichen

Vorschriften fehlen und die Anwendung des Personalarrestes häufig das einzige wirksame Mittel sei, um einen säumigen türkischen Schuldner zur Zahlung zu veranlassen. Die genannte Handelskammer hat daher den Wunsch ausgesprochen, dass, wie dies von Seite anderer Staaten geschehen sei, die Schuldhaft auch für österreichisch-ungarische Unterthanen im Oriente wieder eingeführt werden möge, um den türkischen Behörden den Grund zur Anwendung der Reciprocität zu entziehen. Das Handels-Ministerium hat diese Bitte der Kammer in Konstantinopel, welcher sich auch die Handels- und Gewerbekammern in Triest und Prag anschlossen, unterstützt und die Aufhebung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 4. Mai 1868, R. G. Bl. Nr. 4, betreffend die Abschaffung der Schuldhaft, für die Consulate im Oriente beim k. k. Justiz-Ministerium befürwortet.

Ueber Ansuchen der Handels- und Gewerbekammer in Brünn hat das Handels-Ministerium die Hinausgabe eines Erlasses des k. und k. Ministeriums des Aeussern an die österreichisch-ungarischen Consulatsämter in Alexandrien, Beirut, Konstantinopel, Korfu, Trapezunt und Tunis veranlasst, in welchem dieselben an der Hand bestimmter Instructionen angewiesen wurden, bei jedem Saisonwechsel Mustercollectionen der im Oriente gangbaren Tuchsorten unmittelbar an die genannte Kammer einzusenden, nachdem sich diese auf Grund eines mit den Handelskammern in Reichenberg und Troppau getroffenen Uebereinkommens bereit erklärt hatte, die Kosten der Anschaffung und Einsendung der Mustercollectionen zu bestreiten.

Laut eines vom k. und k. Generalconsulate in Bukarest an das Ministerium des Aeussern erstatteten Berichtes hatte die stets zunehmende Einwanderung fremder und namentlich österreichisch-ungarischer Handwerker nach Rumänien und die daraus sich ergebende Folge, dass viele derselben angesichts der Unmöglichkeit, daselbst Beschäftigung zu finden oder sich die Mittel zur Rückkehr in die Heimat zu verschaffen, dem Elende preisgegeben sind, den deutschen Gewerbeverein in Bukarest veranlasst, eine Eingabe an das dortige österreichisch-ungarische Generalconsulat zu richten mit dem Antrage, dass diesem Uebel durch Bekanntmachung der dortländigen gewerblichen Verhältnisse und dadurch möglichst gesteuert werde, dass die Behörden angewiesen würden, Handwerker jener Gewerbszweige, in welchen in Rumänien keine Beschäftigung zu finden ist, vor Auswanderung dahin zu warnen. Im Sinne dieses Antrages, von welchem das Handels-Ministerium durch Mittheilung des erwähnten Generalconsulats-Berichtes Seitens des Ministeriums des Aeussern Kenntniss erlangt hatte, wurden sämmtliche Länderstellen von dem aus dem Berichte zu entnehmenden Stande der Gewerbe in Rumänien behufs Einschaltung einer entsprechenden Notiz in die amtliche Landeszeitung und Anweisung der Unterbehörden zur Informirung der etwa sich meldenden Auswanderungslustigen verständigt.

Unterm 29. April 1875 wurde nach gepflogenem Einvernehmen mit der kön. ungarischen Regierung eine Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, der Finanzen und des Handels erlassen, mittels welcher die Einfuhr von Kartoffeln aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika, sowie von Schalen und anderen Abfällen solcher Kartoffeln, ferner von Gegenständen, welche zur Verpackung derartiger Kartoffeln oder Kartoffelabfälle gedient haben, verboten wurde. Diese Massregel wurde zur Verhütung

der Einschleppung und Verbreitung der durch den Colorado-Käfer (Doryphora decemlineata) veranlassten Kartoffelkrankheit in die österreichisch-ungarische Monarchie getroffen und auf die Einfuhr zur See aus Nordamerika aus dem Grunde beschränkt, weil zur Zeit der Hinausgabe der erwähnten Verordnung auch die anderen europäischen Staaten im Begriffe waren, gleiche Kartoffeleinfuhrverbote zu erlassen, daher eine Gefahr der Einschleppung des genannten Schädlings von der Landseite nicht zu besorgen stand.

c) Zollwesen.

Anfangs Juni 1875 hat die kön. ungarische Regierung auf Grund des Artikels XXII des österreichisch-ungarischen Zoll- und Handelsbündnisses den Antrag auf Revision dieses Vertrages gestellt und, da die über diesen Antrag eingeleiteten Verhandlungen innerhalb der im citirten Artikel vorgesehenen Frist von sechs Monaten resultatlos geblieben, im December das Bündniss gekündigt.

Die im Schosse des Handels-Ministeriums zur Festsetzung des Entwurfes eines neuen allgemeinen Zolltarifes zusammengetretene Commission von Delegirten der k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen hat auf Grundlage des Zolltarif-Entwurfes vom Jahre 1868 und der von den politischen Landesbehörden, den Handels- und Gewerbekammern und landwirthschaftlichen Gewerbevereinen über die beabsichtigte Zolltarif-Revision erstatteten Gutachten in 40 Sitzungen, denen auch Experte aus den betheiligten Kreisen zugezogen waren, ihre Arbeit vollendet und damit das Substrat für die Berathungen der österreichisch-ungarischen Zoll- und Handelsconferenz geliefert, welche auf Grund des Artikels XXI des Zoll- und Handelsbündnisses mit Ungarn behufs Vorbereitung der Verhandlungen über den neuen Handelsvertrag mit Italien einberufen worden ist. Diese Conferenz, bestehend aus Delegirten des k. und k. Ministeriums des Aeussern, dann der k. k. und der kön. ungarischen Ministerien des Handels und der Finanzen, hat ihre Arbeiten am 5. Juli 1875 zu Wien begonnen und in 13 Sitzungen einen Minimal-Zolltarif bis auf wenige Positionen, bezüglich deren eine Einigung der Conferenzmitglieder nicht erzielt werden konnte und deren Festsetzung künftigen Verhandlungen vorbehalten blieb, vereinbart. Das Elaborat der Conferenz, hatte bis Ende 1875 die Genehmigung der beiderseitigen Regierungen noch nicht erhalten. In der Sammlung des Materials, welches den Verhandlungen über die Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses mit Ungarn zur Grundlage zu dienen hat, wurde Seitens des Handels-Ministeriums fortgefahren.

Wegen Beseitigung der in Folge des §. 5 des Vollzugsprotokolles zum Handelsvertrage mit dem deutschen Zollvereine vom 9. März 1868 auf Grund des Einvernehmens mit letzterem festgesetzten und den Zollämtern hinausgegebenen Mustertypen zum Behufe der bei der Verzollung massgebenden Unterscheidung von „gewalkten" und „ungewalkten" Wollenwaaren, welche Mustertypen sich als höchst ungenügend zur Beurtheilung dieser Waaren erwiesen haben, war das Ministerium des Aeussern im Einverständnisse mit der kön. ungarischen Regierung ersucht worden, Verhand-

lungen mit der Regierung des deutschen Reiches einzuleiten, damit vom Systeme der Mustertypen abgegangen und an dessen Stelle eine Verfügung auf Grund der Bestimmungen des Ministerial-Erlasses vom 1. Mai 1866 (V. Bl. d. Fin. Min. Nr. 21), welcher die Merkmale der Unterscheidung zwischen „gewalkten" und „ungewalkten" Wollenwaaren gleichfalls im Einvernehmen mit den Zollvereins-Regierungen festsetzt, erlassen werde. Das Ministerium des Aeussern hat hiernach die erforderlichen Schritte gethan und wurde die Angelegenheit vom deutschen Reichskanzleramte an den deutschen Bundesrath zur verfassungsmässigen Behandlung geleitet. Die diesfällige Verhandlung war bis zum Ablaufe der Berichtsperiode noch nicht zum Abschlusse gebracht.

Die Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck hat an beide Häuser des Reichsrathes Petitionen um Aufhebung der für die Einfuhr von Getreide und Mehl nach Tirol an sämmtlichen Grenzen des Kronlandes zu bezahlenden Landesabgabe (des sogenannten Tiroler Getreidezolles oder Getreidezuschlages) gerichtet. Dieselbe Bitte haben an das Abgeordnetenhaus allein auch die Handelskammern in Bozen, Roveredo, Leoben, dann die Stadtgemeinden Kitzbühl und Lienz und der Stadtmagistrat in Kufstein gestellt. Alle diese Petitionen wurden von den legislativen Körperschaften der k. k. Regierung zur Würdigung abgetreten, wobei das Abgeordnetenhaus in einer Resolution erklärte, dass der Tiroler Getreideaufschlag einem mit gesunden volkswirthschaftlichen Grundsätzen unvereinbaren Zolle innerhalb der Reichsgrenzen gleichzuhalten sei, und die Regierung dringend aufforderte, die Aufhebung jenes Aufschlages, jedoch ohne Belastung der Staatsfinanzen, zu veranlassen. Dieser seit dem Anfange des gegenwärtigen Jahrhunderts bestehende Aufschlag (Getreidezoll) wird dermalen in einem Betrage von 18 kr. per Wiener Metzen und von 27 kr. für jeden Wiener Centner Mehl für alle aus den übrigen Kronländern oder aus dem Auslande nach Tirol, welches kaum den dritten Theil seines Bedarfes an Getreide selbst erzeugt, eingeführten Cerealien eingehoben. Er hatte bei seiner Einführung den Zweck, einen Approvisionirungsfond für das Land zu bilden. Die Erträgnisse dieses Fondes, welcher Eigenthum des Landes ist, von der Landesvertretung verwaltet wird und mit Ende 1872 ein Capital von 1,245.414 fl. repräsentirte, sowie die weiteren demselben zufliessenden jährlichen Beträge der Getreidezoll-Einnahmen von durchschnittlich je 240.000 fl. werden jedoch gegenwärtig nicht Approvisionirungszwecken zugeführt, sondern dienen zur Deckung der Kosten der Landesbedürfnisse im Allgemeinen und insbesondere (im Betrage von 140.000 fl.) zur successiven Tilgung der Grundentlastungsschuld. Da somit der fragliche Getreideaufschlag nur als eine Landesabgabe zu betrachten ist, könnte bei Aufhebung desselben ein Ersatz des in Folge dessen sich ergebenden Ausfalles in den Landeseinnahmen auf Kosten des Staatsärars, d. h. eine Belastung der Staatsfinanzen von Seiten des Kronlandes wohl nicht in Anspruch genommen werden. Die Schwierigkeit, den Tiroler Getreidezoll durch eine andere Landesumlage zu ersetzen, bildete aber bisher den hauptsächlichen Grund, wesshalb zu der schon in früheren Jahren von einem grossen Theile der Tiroler Bevölkerung erbetenen Aufhebung des Zolles nicht geschritten werden konnte. Die erwähnten, der k. k. Regierung abgetretenen neuerlichen diesfälligen Eingaben wurden dem Statthalter von Tirol zur Meinungsäusserung übermittelt.

Die Interpretation der Posten des Zolltarifes gab auch im Jahre 1875 Anlass zu zahlreichen Verhandlungen und Verfügungen.

In der Berichtsperiode langten endlich häufig Ansuchen um Gestattung des zollfreien Bezuges von Artikeln aus dem Auslande, welche als Bestandtheile von für das Ausland bestimmten Waggons und Locomotiven ihre Verwendung finden sollten, ein. Bei den vom Finanz-Ministerium im Einvernehmen mit dem Handels-Ministerium erflossenen Entscheidungen über diese Ansuchen wurden die Interessen der dieselben Artikel erzeugenden inländischen Industrie stets im Auge behalten und mit den Interessen der Bittsteller thunlichst in Einklang gebracht.

d) Consulatswesen.

Die an der tunesischen Küste gelegenen Hafenplätze Biserta, Galipia und Tabarca haben jede commercielle Bedeutung verloren und erheischen daher auch keine Consularvertretung zum Schutze der Handels- und Schifffahrtsinteressen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Das Handels-Ministerium stimmte desshalb der Anregung des Ministeriums des Aeussern zu, wonach die in den bezeichneten Orten bestandenen, bisher dem k. und k. Generalconsulate in Tunis untergeordneten k. und k. Consular-Agentien aufgelassen wurden. Dessgleichen sind auf Grund der übereinstimmenden Aeusserung der beiden Handels-Ministerien die im Amtsbezirke des k. und k. Consulates in Ancona befindliche Consularagentie in Sinigaglia, ferner jene in Sciacca und Mazzara im Amtsbezirke des k. und k. Generalconsulates in Palermo, jene in Gaeta im Amtsbezirke des k. und k. Generalconsulates in Neapel und schliesslich die seit vielen Jahren unbesetzte Consularagentie in Piombino im Amtsbezirke des k. und k. Consulates in Livorno, welche Aemter als überflüssig bezeichnet wurden, aufgelassen und die bisher in Pescara bestandene Consularagentie nach Ortona verlegt worden.

Der vom Landes-Präsidium der Bukowina angeregten, von den beiden Handels-Ministerien befürworteten Errichtung eines k. und k. Viceconsulates in Mihaileny, stimmte das Ministerium des Aeussern aus Gründen principieller Natur und auch desshalb nicht bei, weil dermalen in Rumänien bereits 14 aus Staatsmitteln dotirte Consularvertretungen bestehen. Dagegen wurde auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 10. December 1874 ein k. und k. Viceconsulat zu Berlad wiedererrichtet.

Wegen Reformirung des bestehenden Consular-Gebührentarifes hat zwischen Vertretern des k. und k. Ministeriums des Aeussern und der k. k. Ministerien der Finanzen, der Justiz und des Handels eine commissionelle Berathung stattgefunden, deren Ergebnissen das Handels-Ministerium zugestimmt hat.

C.

Verkehrswesen.

1. Eisenbahnen.

Concessionswesen. Im Jahre 1875 wurde die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, und der Handels-Ministerial-Verordnung vom 4. Februar 1871, R. G. Bl. Nr. 8, für nachfolgende Linien, beziehungsweise Bewerber, ertheilt:

1. Drahtseilbahn von Wien zum Centralfriedhof bei Schwechat (G. Sigl);
2. Localbahn Kolin-Beneschau (Freiherr Hruby-Jeleny und J. Müller);
3. Brünn-Schwarzkirchen-Gr. Meseritsch-Wollein-Iglau, Brünn-Austerlitz-Ung. Hradisch (Ferd. Kallab, Otto v. Bauer und Consorten);
4. Chodau-Neudek (Jankner, Herglotz und J. Schaffner);
5. Hadikfalva-Radautz-Frassin (H. Oesterreicher und A. Neuderth);
6. Baden nach Klausen-Leopoldsdorf und zum Wr.-Neustädter Canale (Eugen v. Melnitzki, Leopold Schwarz und Consorten);
7. Lemberg-Tomaszow (Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft).

Vorerhebungen wurden eingeleitet bezüglich der Voreoncessionsgesuche für folgende Linien:

Heinersdorf-Raspenau;

Jurgow-Neumarkt-Skomielna;

Seilbahn auf den Optschina bei Triest.

Die angesuchte Vorconcession wurde dagegen nach dem Ergebnisse der eingeleiteten Vorerhebungen bezüglich folgender Linien verweigert:

vom Donau-Canale nach Weidlingau;

österreichische Theilstrecke der Linie Rezzato-Salò-Trient.

Gesuche um die Verleihung der definitiven Concession zum Baue und Betriebe von Locomotiv-Eisenbahnen, beziehungsweise Anträge wegen Sicherstellung von Bahnbauten sind eingelaufen für die Linien:

1. Ostgalizische Localbahnen (Landesausschuss von Galizien);
2. Bielitz-Saybusch (Kaiser Ferdinands-Nordbahn);
3. Hliboka-Sereth-Sinoutz (Chr. Jacubowetz und Dr. Gottlieb);
4. Trient Primolano (Dr. Volpi);
5. Troppau-Wlarapass (Graf Brenner & Consorten);
6. " " (Société belge de chemins des fer);
7. " " (Mährisch-schlesische Centralbahn);
8. Westgalizisches Eisenbahnnetz (Graf St. Genois);
9. " " (Herm. Ritter v. Goldschmidt & Consorten);
10. " " (Alfred Kunwald);

11. Salzkammergutbahn (Kronprinz Rudolf-Bahn);
12. „ (Société belge des chemins de fer);
13. Riva-Arco-Mori-Roveredo (Eisenbahncomité in Riva);
14. Friedek-Dzieditz (Ostrau-Friedländer Eisenbahn-Gesellschaft);
15. Von der Wiener Verbindungsbahn zum Central-Friedhofe (I. österreichische Schiffahrts-Canal-Actiengesellschaft);
16. Ostgalizische Vicinalbahn (Dr. Malz & Consorten).

Verhandlungen wegen Ertheilung der Bau- und Betriebsconcession wurden geführt bezüglich der Linien:

Bozen-Meran,
Elbogen-Neusattel,
Troppau-Vlarapass und der
Salzkammergutbahn.

In Bezug auf die Anlage von kleineren, mehr für den localen Verkehr bestimmten Bahnen (Secundärbahnen) hat sich das Handels-Ministerium über die Anfrage einer politischen Landesbehörde dahin ausgesprochen, dass zur möglichsten Herabminderung der Anlagekosten solcher Localbahnen Erleichterungen gewährt werden können. Als solche wurden insbesondere bezeichnet: Wegübergänge im Niveau können überall gestattet werden, wo sie ohne wesentliche Verschlechterung der Strassen und Wege ausführbar sind und auch gegen die Anlage solcher Bahnen längs gewöhnlicher Fahrstrassen nach Art der Wiener Tramway kann im Allgemeinen keine Einwendung gemacht werden; Wegübergangs-Schranken und Einfriedungen, sowie die Aufstellung von Wächterhäusern sind hier nicht obligatorisch und nur dort auszuführen, wo besondere Umstände dieselbe nöthig machen; die Stationen sind in geringer Ausdehnung und mit sehr ökonomischer Hochbauanlage auszuführen und es unterliegt keinem Anstande, bei industriellen Etablissements, welche einen grösseren Frachtenumsatz haben, Ladestellen in freier Bahn auszuführen.

Die Gesetzgebung des Jahres 1875 in Eisenbahnconcessions-Angelegenheiten, sowie die Regierungsthätigkeit in Bezug auf Ertheilung und Abänderung von Eisenbahnconcessionen umfasste folgende Gegenstände:

1. Aenderung der Gesetze vom 3. Mai 1874, betreffend die Bedingungen und Zugeständnisse für die Sicherstellung einer Locomotiv-Eisenbahn von Troppau an die mährisch-ungarische Grenze am Vlarapasse — Garantie des jährlichen Reinerträgnisses von 51.800 Gulden für die Dauer der Concession, Bauvollendung der Strecke Troppau-Neutitschein binnen 2½ Jahren, eventuelle Ermächtigung der Regierung, den Bau der letztgedachten Strecke in Angriff zu nehmen, und Bewilligung eines Credits von drei Millionen Gulden für 1875 zu diesem Zwecke — (Gesetz vom 28. März 1875, R. G. Bl. Nr. 56),

und vom 6. Mai 1874 wegen Herstellung der projectirten Locomotiveisenbahn von Steinach nach Andiesenhofen, eventuell Schärding — Zusicherung der dort normirten staatlichen Garantie nicht bloss für 20 Jahre, sondern für die ganze Concessionsdauer von 90 Jahren — (Gesetz vom 28. März 1875, R. G. Bl. Nr. 59).

2. Ermächtigung der Regierung, bei Ertheilung der Concession für eine normalspurige Secundärbahn von der Stadt Elbogen zum Anschlusse an die von den Ritter v. Haidinger'schen Kohlenwerken nach der Station Elbogen-Neusattel, der Buschtěhrader Eisenbahn führende Schleppbahn, beziehungsweise bis zu der bezeichneten Eisenbahnstation, für diese Eisenbahn die Befreiung von Stempeln und Gebühren, sowie von der Einkommensteuer zu gewähren (Gesetz vom 28. März 1875, R. G. Bl. Nr. 57).

3. Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe der Eisenbahnlinien von Leobersdorf nach St. Pölten mit der Zweigbahn nach Schrambach, eventuell Freiland, von Leobersdorf nach Gutenstein und von Pöchlarn nach Gaming an Victor Graf Wimpffen im Vereine mit Adolph Horst, Leopold Hutterstrasser, Alexander Curti und August Köstlin (Concessionsurkunde vom 3. November 1874, R. G. Bl. 1875, Nr. 10),

von Steinach an der aus Obersteiermark nach Salzburg und Tirol führenden Eisenbahn über Aussee, Steg, Ischl, Ebensee, Attnang und Ried nach Schärding nebst Flügelbahnen von Achleiten nach Thomasroith und vom Stationsplatze Ebensee zur Saline und zum Traunsee an die Actiengesellschaft der privilegirten Kronprinz Rudolfbahn (Concessionsurkunde vom 27. Mai 1875, R. G. Bl. Nr. 104).

4. Ermächtigung der Regierung, zum Behufe der in Form eines einheitlichen Unternehmens unter der Bezeichnung „Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn“ zu bewirkenden Vereinigung der Locomotiv-Eisenbahnlinien von Wien über Inzersdorf nach Pottendorf und von Wr. Neustadt nach Grammat-Neusiedl Begünstigungen durch Steuer- und Gebührenbefreiung zu gewähren (Gesetz vom 24. März 1875, R. G. Bl. 55).

Im Zusammenhange mit der sub 4 erwähnten Angelegenheit stand die Kundmachung des Handels-Ministeriums vom 3. Juli 1875, R. G. Bl. Nr. 101, wonach die Concessionsurkunden vom 23. August 1869 und vom 10. September 1872 für die Locomotiv-Eisenbahnen von Wr. Neustadt nach Grammat-Neusiedl, dann von Wien nach Pottendorf und an die ungarische Landesgrenze gegen Oedenburg durch vorläufige Enthebung von der Verpflichtung zum Ausbaue der letztbezeichneten Strecke, Festsetzung der Concessionsdauer für die beiden nunmehr in Form eines einheitlichen Unternehmens vereinigten Eisenbahnen und Regelung der Steuer- und Gebührenbefreiung abgeändert wurden.

Mehrere nur theilweise zum Abschlusse gebrachte Verhandlungen bezogen sich auf die Abtretung einzelner Bahnlinien an andere Unternehmungen. Dahin gehören die Verhandlungen mit der

Kaiser Ferdinand-Nordbahn wegen Einbeziehung der Linien der mährisch-schlesischen Grenzbahn in die mährisch-schlesische Nordbahn;

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn wegen Erwerbung der Linien der Erzherzog Albrechtbahn, der Dniesterbahn und der Staatsbahnlinie Tarnow-Leluchow;

Oesterr. Nordwestbahn wegen Abänderung des Gesetzentwurfes über Vereinigung dieser Bahn mit der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Lundenburg-Grussbach-Zellerndorfer Bahn;

ferner mit den Verwaltungen, beziehungsweise Prioritätscuratoren der Mährischen Grenzbahn, Dux-Bodenbacher, Prag-Duxer und Lundenburg-Grussbacher Bahn wegen Abtretung der gesellschaftlichen Linien an eine andere Unternehmung.

Die Thätigkeit des Handels-Ministeriums in Bezug auf die Concession und die Sicherstellung der Ausführung von Privateisenbahnbauten war im abgelaufenen Jahre, wie sich aus einem Vergleiche mit den diesbezüglichen Darstellungen vorausgegangener amtlicher Berichte ergibt, von beschränktem Umfange; bei der Lage des Geldmarktes und dem Darniederliegen des Unternehmungsgeistes war aber auch für die nächsten Jahre eine Ergänzung des österreichischen Eisenbahnnetzes nur zum geringsten Theile von der Privatthätigkeit zu erwarten.

Die k. k. Regierung sah sich daher veranlasst, den Ausbau neuer Eisenbahnlinien auf Staatskosten ins Auge zu fassen, und legte auf Grund Allerhöchster Ermächtigung einen dahin abzielenden Gesetzentwurf in der am 29. October 1875 stattgefundenen 142. Sitzung des Abgeordnetenhauses des österreichischen Reichsrathes zur verfassungsmässigen Behandlung vor. Als Linien, für deren Ausführung hienach der Staatscredit in Anspruch zu nehmen wäre, bezeichnete der Gesetzentwurf die nachfolgenden:

A) Hauptbahnen.

1. Eine Fortsetzung der Wiener Verbindungsbahn zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josefbahn, nebst einer dem Donauufer entlang führenden Abzweigung (Donauuferbahn).

2. Von Innsbruck im Anschlusse an die Tiroler Linien der Südbahngesellschaft über Landeck und durch den Arlberg nach Bludenz zur Verbindung mit der Vorarlberger Bahn (Arlbergbahn).

3. Von Tarvis im Anschlusse an die Kronprinz Rudolfbahn über den Predil nach Görz zur Verbindung mit der Südbahn (Predilbahn).

B) Localbahnen.

a) Normalspurige.

1. Von Bozen im Anschlusse an die Südbahn nach Meran.

2. Von Kriegsdorf im Anschlusse an die Mährisch-schlesische Centralbahn nach Römerstadt.

3. Von Czernowitz im Anschlusse an die Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft nach Nowosielica.

b) Schmalspurige.

1. Von Mürzzuschlag im Anschlusse an die Südbahn nach Neuberg.

2. Von Cilli nach Unter-Drauburg, beiderseits an die Südbahn anschliessend.

3. Von Unter-Drauburg im Anschlusse an die eben gedachte Linie nach Wolfsberg im Lavantthal.

4. Von Freudenthal im Anschlusse an die Mährisch-schlesische Centralbahn nach Freiwaldau.

Der Bauaufwand für die genannten Hauptbahnen war mit 61 Mill. fl., für die Localbahnen mit 15·5 Mill. fl., zusammen daher für die bezeichneten neuen Bahnen,

deren Gesammtlänge 540 Kilometer beträgt, mit 76·5 Millionen Gulden in Aussicht genommen worden, wovon auf das Jahr 1876 ein Theilaufwand von 12,350.000 fl. zu entfallen hatte.

Die Aenderungen, welche an der Regierungsvorlage durch die Beschlüsse des Reichsrathes vorgenommen wurden, werden im nächsten amtlichen Berichte dargestellt werden.

Eisenbahnbauwesen. Die bereits früher gesetzlich sichergestellten und in Angriff genommenen vier Staatsbahnlinien sind im Berichtsjahre ihrer Vollendung so nahe gebracht worden, dass sie, bis auf die dalmatinischen Bahnstrecken, welche erst im Jahre 1877 dem Betriebe übergeben werden, sämmtlich schon im Laufe des Jahres 1876 zur Betriebseröffnung gelangen werden. Der Bauaufwand für diese Linien beträgt im Ganzen 56.949.000 fl. und vertheilt sich auf die einzelnen Bahnen und Jahre in folgender Weise:

Bahnlinie		Gesammtkosten	1873	1874	1875	1876	1877
1. Tarnow-Leluchow . .	fl.	14,752.000	142.580	8 800.000	4,217.000	1,592.420	—
2. Istrianer Bahn	„	13,536.000	68.700	6,900.000	2,900.000	3.667.300	—
3. Dalmatinische Bahnen	„	12.161.000	—	1,000.000	5,328.000	4,733.000	1,100.000
4. Rakonitz-Protivin . .	„	16,500.000	—	8,000.000	7,150.000	1,350.000	—
Zusammen .	fl.	56,949.000	211.280	24.700.000	19,595.000	11,342.720	1,100.000

Die Theilstrecke Zditz-Protivin der Eisenbahn Rakonitz-Protivin ist bereits vollendet und am 20. December 1875 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden; der Stand der Bauarbeiten auf den übrigen Linien zu Ende des Berichtsjahres ist in der weiter unten folgenden Uebersicht nachgewiesen.

Der fortschreitende Bau der erwähnten Staatsbahnlinien machte eine Reihe von Verfügungen, sowohl des Handels-Ministeriums, als der Bauabtheilung der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, beziehungsweise der an die Stelle der etzteren getretenen Direction für Staatseisenbahn-Bauten nothwendig. So wurden für sämmtliche im Baue befindlichen Staatsbahnlinien Vorschriften über die Vermessung und Vermarkung des Bahngrundbesitzes, Instructionen für die Abrechnung der Bauarbeiten, für die Controle der Anfertigung und Ablieferung von Brücken, Bauobjecten und Bestandtheilen erlassen und die zu den Offertausschreibungen für verschiedene Lieferungen erforderlichen Bedingnisshefte, Vertragsformularien u. s. w. angefertigt. Ebenso wurden für alle Staatsbahnlinien Typen, Normalblätter und Situationspläne verfasst, die Fabrikation der Baumaterialien und Fahrbetriebsmittel überwacht und alle sonstigen exe-cutiven Dienstleistungen durch die untergeordneten Organe durchgeführt.

Zur Hintanhaltung von Unfällen bei der Ausführung von Sprengarbeiten wurden die mit dem Baue der Staatsbahnen betrauten k. k. Bauinspectorate beauftragt, sich mit den Unternehmern, welche die Ausführung der Sprengarbeiten übernommen haben, über die Verfassung einer leicht fasslichen Instruction, betreffend die bei diesen Arbeiten einzuhaltenden Vorsichten, ins Einvernehmen zu setzen. Als wesentlicher Inhalt

dieser Instruction wurden durch Erlass der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen bezeichnet: Weisungen über die Art der Aufbewahrung und Behandlung der vorkommenden Sprengmittel im allgemeinen und des Dynamites insbesondere; Weisungen über das Laden der Minen und über die Behandlung versagender Schüsse; Weisungen über die Signalisirung des Abbrennens der Minen und über die Absperrung des gefährdeten Rayons.

Soweit sich die Regierungsthätigkeit auf die einzelnen der vier Staatsbahnlinien bezieht, ist sie in ihren bis Ende 1875 erzielten Ergebnissen am deutlichsten aus der bereits erwähnten, auf Seite 86 folgenden Uebersicht des Baustandes zu beurtheilen.

Von den durch den Bau der Staatsbahnlinien hervorgerufenen Verhandlungen sind insbesondere zu erwähnen: die Verhandlungen mit dem Reichs-Kriegsministerium wegen eventueller späterer Herstellung der Verbindungscurve bei Divazza (im Bedarfsfalle) und wegen der Umbauten in Pola aus Anlass des Baues der Istrianer Bahn, mit dem Ministerium des Innern wegen Umlegung der Polaer Reichsstrasse und mit der k. ungarischen Regierung bezüglich der Leluchower Grenzbrücke.

Wir lassen hier weiter eine kurze Darstellung der zum Zwecke der Staatsbahnen bis 1875 gemachten Bestellungen an Eisenbahnmaterial folgen, welche aus dem Grunde grösseres Interesse hervorrufen kann, weil hieraus die Bedeutung des Staatsbahnbaues für die inländische Industrie, welche bei den Lieferungen ausschliessend berücksichtigt wurde, ersehen werden kann.

Die Bestellungen von eisernen Brückenconstructionen umfassten für die Tarnow-Leluchower Eisenbahn:

78 Blechbrücken von 3·2 bis 12·4 Meter Lichtweite im Gewichte von 363·88 Zoll-Ctr. an Gusseisen und 7601·14 Zoll-Ctr. an Schmiedeeisen, dann

22 Fachwerkbrücken von 14·76 Meter Lichtweite und darüber im Gewichte von 735·24 Zoll-Ctr. Gusseisen, 29615·88 Zoll-Ctr. Schmiedeeisen, 306·28 Zoll-Ctr. Gussstahl und 167·26 Zoll-Ctr. Blei;

für die Istrianer Eisenbahn:

15 Brückenconstructionen von 3·2 bis 10·8 Meter, eine einzige von 18.76 Meter Lichtweite im Gewichte von 81·68 Zoll-Ctr. Gusseisen und 1730·16 Zoll-Ctr. Schmiedeeisen, dann Geländer im Gewichte von 660 Zoll-Ctr. Gusseisen und 500 Ctr. Schmiedeeisen.

Mit diesen Lieferungen wurden folgende Firmen betraut:

Wiener Maschinen- und Waffenfabriks-Gesellschaft,
Erzherzogliche Industrialverwaltung in Teschen,
Freiherrlich v. Rothschild'sche Eisenwerks-Direction in Witkowitz,
Zöptauer und Stefanauer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft,
J. Körösi, k. k. priv. Maschinenfabrik und Eisengiesserei Andritz in Graz.

Die Bestellungen an eisernem Oberbaumateriale (Schienen und Schienenbefestigungsmitteln) vertheilten sich nach den einzelnen aus Staatsmitteln zu bauenden Eisenbahnen und nach Artikeln folgendermassen:

Artikel		Tarnow-Leluchow	Istrianer Bahn	Rakonitz-Protivin	Dalmatiner Bahn	Zusammen
Eisenschienen	Zoll-Ctr.	160.500	43.600	175.000	—	379.100
Stahlschienen	„	51.000	160.800		156.500	368.300
Laschen	„	11.010	11.060	10 600	8.400	41.070
Laschenbolzen	„	1.960	1.940	1.900	1.240	7.040
Unterlagsplatten	„	3.620	3.830	4.080	2.540	14.070
Nägel	„	6.700	7.130	6.200	4.620	24.650
Spurbolzen	„	1.550	1.800	1.300	1.400	6.050
Weichen	Stück	97	100	97	—	294
Hartgusskreuzungen	„	97	100	97	—	294

Mit den eben angeführten Lieferungen waren betraut die nachfolgenden Firmen:
Zöptauer und Stefanauer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft,
Erzherzogliche Industrial-Verwaltung in Teschen,
Direction der Freiherrlich von Rothschild'schen Eisenwerke in Witkowitz,
Steierische Eisenindustrie-Gesellschaft,
Ternitzer Walzwerk und Bessemerstahl-Fabrications-Actiengesellschaft,
Teplitzer Walzwerk und Bessemerhütte,
Prager Eisenhüttenverein,
Grazer Waggon-, Maschinenbau- und Stahlwerks-Gesellschaft,
Hüttenberger Eisenwerks-Gesellschaft in Klagenfurt,
k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Stahlwerk in Graz),
Gewerkschaft Hohenmauthen,
Marchart & Comp. in Wien (Fabrik in Neunkirchen),
A. Urban in Wien (k. k. priv. Nieten-, Schrauben- und Schraubenmuttern-Fabrik),
k. k. priv. Eisen- und Stahlgewerkschaft zu Eibiswald und Krumbach in Steiermark,
Prager Eisenindustrie-Gesellschaft.

An Fahrbetriebsmitteln endlich wurden für die Eisenbahnen Tarnow-Leluchow, Divazza-Pola und Rakonitz-Protivin beschafft:

Locomotiven	Tarnow-Leluchow	Divazza-Pola	Rakonitz-Protivin	Zusammen
	Stückzahl			
Locomotiven, sechsräderig, sämmtliche Räder gekuppelt	12	10	10	32
Tender sechsräderig, sämmtliche Räder bremsbar	12	10	10	32
Reservegarnituren *a)* für Locomotiven	2	2	2	6
b) „ Tender	1			1
Personenwagen (vierräderige).				
I. und II. Classe ohne Bremse	6	5	5	16
II. Classe mit Bremse	3	5	5	13
II. „ ohne „	3	3	10	16
III. „ mit „	9	8	10	27
III. „ ohne „	8	8	20	36
Summe der Personenwagen				108

	Tarnow-Leluchow	Divazza-Pola	Rakonitz-Protivin	Zusammen
Lastwagen (vierräderig).	Stückzahl			
Conducteurwagen mit Postabtheilung mit Bremse	5	3	. . . .	8
Conducteurwagen mit Postabtheilung ohne Bremse	. . .	. . .	3	3
Conducteurwagen mit Bremse	6	6	6	18
Gedeckte Lastwagen mit Bremse	20	30	35	85
„ „ ohne „	79	30	85	194
Langholzwagen mit Bremse	10	10	. . . .	20
„ ohne „	30	10	10	50
Offene Lastwagen mit „	10	30	. . . .	40
„ „ ohne „	20	30	. . . .	50
Gedeckte Hornviehwagen mit Bremse	5	. . . .	. .	5
„ „ ohne „	15	. . . .	. . . .	15
„ Borstenviehwagen mit Bremse	4	. . . .	. . . .	4
„ „ ohne „	4	. . .	10	14
„ Pferdewagen mit Bremse	2	2	. . . .	4
„ „ ohne „	. . .	. . .	3	3
Kohlenwagen mit Bremse	5	. . . .	50	55
„ ohne „	5	. . . .	100	105
Bahnwagen mit Bremse	. . .	33	30	63
„ ohne „	20	. . . .	. . . .	20
Lowries mit Seitenwänden mit Bremse	. . .	10	15	25
„ „ „ ohne „	. . .	10	25	35
		Summe der Lastwagen		816
Sanitätswagen (bezw. für Sanitätszwecke eingerichtet) mit Stirnthüren und Uebergängen				
Personenwagen III. Classe ohne Bremse	1	. . . .	. . . .	1
Gedeckte Lastwagen ohne Bremse	1	. . . .	. . . .	1
Reservebestandtheile.				
Reservestahlachsen und Räderpaare mit Stern und Gussnaben aus Schmiedeeisen	15	20	30	65
Reservestahlachsen mit Räderpaaren aus Schalenguss	30	. . .	10	40
Militärtransporteinrichtung für Mannschaft	50	30	60	140
„ „ Pferde	50	30	60	140
Schneepflüge.				
Vierräderig	3	. . . .	. . . .	3
Sechsräderig	. . .	2	3	5

Die mit den Lieferungen der Fahrbetriebsmittel und Reservebestandtheile betrauten, durchwegs inländischen Firmen sind:

Maschinenfabrik der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien,

F. Ringhoffer in Prag,

Hernalser Waggonfabriks-Actiengesellschaft,

Simmeringer Waggonfabriks-Actiengesellschaft,

Grazer Waggon-, Maschinenbau- und Stahlwerks-Gesellschaft,

Actiengesellschaft für österreichische Verbindungsbahnen (Maschinen-, Locomotiv- und Wagenbauanstalt in Mödling),

Prag-Wiener Actiengesellschaft für Fabrikation von Waggons und Eisenbahnbedarf (Bubnaer Waggonfabrik),

Wiener Maschinen- und Waffenfabriks-Gesellschaft,

Ganz & Comp. in Ofen,

Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft bei Floridsdorf nächst Wien,

G. Sigl in Wien.

Als Ablieferungsorte sind vorgesehen:

Für die Tarnow-Leluchower Eisenbahn die Stationen Tarnow und Orlo;

für die Istrianer Eisenbahn die Stationen Divazza, Rovigno und Pola;

für die Eisenbahn Rakonitz-Protivin die Stationen Beraun und Protivin,

eventuell für die erstgenannten beiden Linien, die dem Erzeugungsorte zunächst gelegene Eisenbahnstation.

Ausserdem wurden Schwellen, und zwar für die Linien Tarnow-Leluchow 190.000, Divazza-Pola 185.000, Rakonitz-Protivin 169.000 und Siveric-Spalato 143.000 Stück, Extrahölzer-Garnituren für Tarnow-Leluchow 98, Divazza-Pola 119, Rakonitz-Protivin 107, Siveric-Spalato 93 Stück, dann Brückenhölzer und Bedielungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Bahnzeichen und Bahnschranken, Einfriedungen, Stationsthore und Gehthüren ebenfalls bei inländischen Firmen bestellt.

Bezüglich des Privat-Eisenbahnbaues konnte sich die Staatsregierung diesmal nicht auf die durch die Gesetze vorgezeichnete, vorwiegend überwachende Einwirkung beschränken, es musste vielmehr, wenn die private Bauthätigkeit nicht ganz stagniren und die bereits in Angriff genommenen Linien nicht dem Verfall überlassen werden sollten, mit unmittelbarer Förderung des Eisenbahnbaues vorgegangen werden.

In diesem Sinne wurde mit den Concessionären der zu erbauenden Eisenbahn von Leobersdorf-St. Pölten sammt Nebenlinien am 31. Januar 1875 ein Uebereinkommen abgeschlossen und im Reichsgesetzblatte Nr. 11 veröffentlicht, wodurch sich die Staatsverwaltung verpflichtet, den Concessionären zum Zwecke des sofortigen Beginnes und der Durchführung des Baues unverzinsliche Bauvorschüsse in der Höhe von zusammen 2½ Millionen Gulden öst. Währ. in Banknoten zu leisten und hiefür Actien der zu bildenden Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe anzunehmen.

In Gemässheit dieses Uebereinkommens, sowie der bereits früher mit dem Verwaltungsrathe der Buschtěhrader, beziehungsweise der Pilsen-Priesener Eisenbahn getroffenen gleichartigen Uebereinkommen vom 8. Juni, respective 23. April 1874, wurden den gedachten Unternehmungen nach Massgabe der fortschreitenden Bauarbeiten

auf den Linien Leobersdorf-St. Pölten sammt Flügelbahnen, Falkenau-Graslitz und Pilsen-Eisenstein die nachweisbar erforderlichen Bauvorschüsse ausgefolgt.

Die Gesetzesvorlagen, betreffend die Ertheilung weiterer Bauvorschüsse an die Concessionäre der Leobersdorf-St. Pöltener Bahn, dann an die Buschtěhrader und Pilsen-Priesener Eisenbahngesellschaft behufs Ausbaues der mehrerwähnten Linien sind erst im Jahre 1876 der verfassungsmässigen Behandlung unterzogen worden und werden in dem amtlichen Berichte für dieses Jahr ihre Besprechung finden.

Im Uebrigen war die Ingerenz des Handels-Ministeriums in Bezug auf den Eisenbahnbau mit Rücksicht darauf, dass von bedeutenderen Privat-Bahnlinien nur Pilsen-Eisenstein und Falkenau-Graslitz während des grösseren Theiles des Jahres 1875 im Baue waren, eine mehr eingeschränkte.

Sie umfasste einerseits die Verfügungen betreffs solcher Bahnen, welche sich noch im Stadium des Baues befanden, u. zw. die Anordnung der politischen Begehung für neue Bahnstrecken, die Entscheidung über stattgefundene politische Begehungen, und über technisch-polizeiliche Prüfungen, dann die Ertheilung von Betriebsconsensen. Die hienach dem öffentlichen Verkehre übergebenen Bahnlinien sind auf Seite 83 angeführt.

In erhöhtem Masse machte sich die Thätigkeit des Handels-Ministeriums bezüglich des Baues jener Bahnen geltend, welche eine staatliche Subvention geniessen und für die aus diesem Grunde in den Concessionsurkunden der Staatsverwaltung eine Einflussnahme auf die Ausführung des Baues und Bestellung der Lieferungen vorbehalten wurde. Zur Ueberwachung der Bauführung auf diesen Linien, nämlich Hallein-Bischofshofen-Wörgl und Bischofshofen-Selzthal, Reichenberg-Seidenberg und Eisenbrod-Tannwald, Stryj-Stanislau, Falkenau-Graslitz, Pilsen-Klattau-Eisenstein und Leobersdorf St. Pölten wurden Organe der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ständig exponirt, für die Linie Pilsen-Eisenstein wurden ferner die Lieferungsverträg betreffs der Fahrbetriebsmittel und für die Eisenbahn Leobersdorf-St. Pölten die Schienen-Lieferungsverträge genehmigt, für die letztere Bahn standen auch die Bauverträge in Behandlung. Für die erst im Jahre 1876 in Angriff zu nehmende Salzkammergutbahn wurden die Offertformularien und Baubedingnisse, sowie die Uebertragung des Baues derselben Seitens der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn an den General-Bauunternehmer Karl Freiherrn v. Schwarz genehmigt.

Die Ingerenz des Handels-Ministeriums in Bauangelegenheiten betraf aber auch dem Verkehre bereits übergebene Eisenbahnen und umfasste hier besonders die Entscheidung über die Herstellung neuer Bahnstrecken, Errichtung oder Auflassung neuer Stationen und Haltstellen, Erweiterung und Veränderung von Stationsanlagen, respective Bau- und Betriebs-Consense für die erwähnten Herstellungen.

Im Laufe des Jahres 1875 wurden Bauconsense ertheilt:

Für neue Bahnstrecken, und zwar für die Verbindung des Wiener Bahnhofes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit dem von dieser gepachteten Landungsplatze am Donau-Durchstichsufer, und für den auf diesem Landungsplatze errichteten Uferbahnhof;

für Anlage neuer Stationen und Haltstellen, und zwar der Stationen Wotwowitz der Buschtěhrader und Triebschitz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, dann der Halt-

stellen Bistritz der Kaschau-Oderberger, Zelenitz der Prag-Duxer und Lobenstein der mährisch-schlesischen Centralbahn;

für Stationserweiterungen und neue Geleiseanlagen, und zwar der Station Tarnów der galizischen Karl Ludwigbahn, Spillern und Zdiretz-Kreuzberg der österreichischen Nordwestbahn, Salzburg der Kaiserin Elisabethbahn, Selzthal der Kronprinz Rudolfbahn, Hard-Fussach der Vorarlberger Bahn, Triest, Wörgl und Divazza der Südbahn, Märzdorf der mährischen Grenzbahn, Budweis, Wessely, Chlumetz-Pilarz, Nussle, Vitis, Protivin, Wyschehrad der Kaiser Franz Josefbahn, Starkoč der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Hauenstein-Warta, Bubna, Zieditz der Buschtěhrader und Ladowitz der Prag-Duxer Bahn;

für Geleiseveränderungen in der Station Gratzen der Kaiser Franz Josefbahn und Aussig der Aussig-Teplitzer Bahn;

endlich für sonstige wichtigere Objectsanlagen, und zwar Ueberbrückung des Krakauer Bahnhofes der Ferdinands-Nordbahn, Beseitigung der Niveaukreuzung der Warschauer Aerarialstrasse, Anlage der Wasserstation in der Station Chotzen der Staatsbahn, Ueberbrückung des Wiener Bahnhofes der Kaiserin Elisabethbahn, Locomotiv-Remise in der Station Smichow der Prag-Duxer Bahn.

Betriebs-Consense wurden ertheilt:

für die Uferverbindungsbahn und den Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

für die neuerrichteten Stationen und Haltestellen Prag (Aufnahmsgebäude) der österreichischen Nordwestbahn, Kohlbach und Lobenstein der mährisch-schlesischen Centralbahn, für die Station Lustenau der Vorarlbergbahn, für die Haltstelle Zelenitz der Prag-Duxer Bahn und die Station Triebschitz der Aussig-Teplitzer Bahn;

für die Erweiterung der Stationen Pürbach der Kaiser Franz Josefbahn, Türnitz und Hertina der Aussig-Teplitzer Bahn;

für Geleiseanlagen, und zwar am Molo I in Triest, für ein Seitengeleise in der Station Krima der Buschtěhrader Eisenbahn, für ein zweites Geleise der Aussig-Teplitzer Bahn zwischen Dux und Ladowitz und für ein steigendes Ausziehgeleise in der Station Aussig der Aussig-Teplitzer Bahn;

endlich für die auf der Strecke Krakau-Lemberg der Galizischen Karl Ludwigbahn zum Zwecke der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der einspurigen Bahn errichteten sechs Ausweichstationen Zimna woda, Lacka wola, Pełkinie, Strazow, Budna wielka und Wola Rzedzinska.

Was die Ertheilung des Bau- und Betriebsconsenses für Bergwerks- und Schleppbahnen betrifft, so hat sich das Handels-Ministerium bezüglich der Competenz dahinausgesprochen, dass im Sinne der Ministerial-Verordnung vom 1. November 1859 (R. G. Bl. Nr. 200) die Ertheilung des Bauconsenses für Bergwerksbahnen den politischen Landesstellen nur in jenen Fällen zusteht, in welchen weder eine directe, oder indirecte Einmündung in die Geleise einer öffentlichen Bahn eintritt, noch der Rayon der letzteren auf irgend eine Weise durch die Schleppbahn-Anlage berührt wird. Es ist daher dort, wo eine Bergwerksbahn auf einer im Rayon einer öffentlichen Bahn befindlichen Laderampe endet, die politische Landesbehörde zur Ertheilung des Bauconsenses nicht competent, während sie es allerdings dann ist, wenn die Bergwerksbahn auf Laderampen einer bestehenden Schleppbahn endet. In gleicher Weise regelt sich

Digitized

die Competenz hinsichtlich der Ertheilung des Betriebsconsenses; handelt es sich aber um eine mit Locomotiven zu befahrende und sonach bezüglich des Betriebes von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zu überwachende Schleppbahn, so ist das Handels-Ministerium nach einer speciellen Entscheidung desselben mit Rücksicht auf die in Betracht kommenden Sicherheitsmomente ohne Rücksicht darauf, ob von ihm oder der politischen Landesstelle der Bauconsens ertheilt wurde, zur Ertheilung des Betriebsconsenses zuständig.

Zu einem principiellen Beschlusse gab weiter der vorgekommene Fall Anlass, dass ein ertheilter Bauconsens für eine Schleppbahn, von welchem durch mehr als zwei Jahre kein Gebrauch gemacht worden war, mit projectirten Bahnhoferweiterungen auf der Hauptbahn collidirte; es wurde festgestellt, dass bei Ertheilung von Bauconsensen für Schleppbahnen künftighin Termine vorzuschreiben sind, binnen deren die Vollendung des Baues und die Betriebseröffnung bei sonstigem Erlöschen der Concession zu erfolgen hat.

Collaudirungen wurden angeordnet für die Strecken Linz-Gaisbach und Mauthausen-Prägarten der Linz-Budweiser Linie der Kaiserin Elisabethbahn, Stryj-Stanislau der Erzherzog Albrechtbahn, Hennersdorf-Landesgrenze der mährisch-schlesischen Centralbahn und für die Salzburg-Tiroler Linie der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Erledigt wurden die Collaudirungsoperate bezüglich des Ergänzungsnetzes der k. k. priv. österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, und bezüglich der mährisch-schlesischen Nordbahn im Zusammenhange mit der Feststellung des garantirten Anlagecapitals für beide Bahnlinien, dessgleichen das Elaborat, betreffend die Nachtragscollaudirung der Kahlenbergbahn (System Rigi).

Ueber die Vornahme der Collaudirung der Eisenbahnen, wurden der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen mit der Verordnung vom 6. October 1875 Weisungen hinausgegeben, wonach bei der staatlichen, durch die General-Inspection gegenüber den Concessionären vorzunehmenden Collaudirung, neben welcher noch die Privatcollaudirung der Bauarbeiten zwischen dem Bauherrn und dem Bauunternehmer abzuwickeln ist, zwei Richtungen zu unterscheiden sind, eine allgemeine, welche bei allen Bahnen ohne Ausnahme in Frage kommt, und eine speciell fiscalische, welche nur bei garantirten oder anderweitig subventionirten Bahnen zu Tage tritt. Bei dieser Kategorie von Eisenbahnen ist nämlich die Prüfung, abgesehen von den allgemeinen hiebei in Betracht kommenden Gesichtspunkten auch darauf auszudehnen, ob die bei der Betriebseröffnung etwa ausgesprochene Ausschliessung einzelner Bauwerke aus dem Genusse der Zinsengarantie, aus der Betriebsrechnung oder aus beiden aufgehoben werden und ob die Rückerstattung der Caution oder die Auszahlung der Baurücklässe an den Bauunternehmer stattfinden könne. Durch dieselbe Verordnung wurde zugleich die Art der Vornahme der technischen Vorrevision und der technisch-polizeilichen Prüfung der zu eröffnenden Linien neu festgestellt.

Auf die Errichtung oder Reconstruction einzelner Stationsgebäude oder anderer Bauobjecte bezog sich, abgesehen von der oben erwähnten, durch die Ertheilung des Bau- oder Betriebsconsenses abgeschlossenen Regierungsthätigkeit eine Reihe anderweitiger, im Jahre 1875 theilweise noch nicht zu Ende geführter Verhandlungen.

Digitized by Google

Die wichtigsten Gegenstände derselben waren: Errichtung einer Werkstätte auf der Vorarlberger Bahn, Herstellung des Zollmagazines und sonstiger Neubauten in der Station Bodenbach der österreichischen Staatseisenbahn, Anlage eines Getreidespeichers in der Station Brody der galizischen Karl-Ludwigbahn, Reconstruction der Schiffkorn'schen Brücken auf der südnorddeutschen Verbindungsbahn, des Eilgutschuppens am Prager Bahnhof der österreichischen Nordwestbahn, des neuen Aufnahmsgebäudes am Südbahnhofe in Triest und des generellen Projectes eines Bremsapparates für die Drahtseilbahn auf den Leopoldsberg bei Wien, Ausführung eines Schotter- und Ausweichgeleises in Verbindung mit der Regulirung des Dunajezflusses bei Bogumilowice auf der galizischen Karl-Ludwigbahn, dann einer Unterfahrt für die Rothweiner Strasse am Kärntner Bahnhofe bei Marburg, Herstellung eines Definitivums am Untersteine auf der Salzburg-Tiroler Gebirgsbahn, wobei die Bewilligung der Betriebseröffnung an die Bedingung des Garantieausschlusses hinsichtlich jener Beträge geknüpft wurde, welche auf die zur Zeit der Betriebseröffnung noch rückständigen Arbeiten entfallen, Erweiterung des Wiener Bahnhofes der Kaiser Franz Josefbahn und Herstellung des Uferbahnhofes dieser Eisenbahn am Donaudurchstiche, Errichtung einer Haltstelle bei der unteren Stadt Klosterneuburg und Reconstruction der Wasserstationen der Kaiser Franz Josefbahn.

Von Wichtigkeit für den Eisenbahnverkehr ist die rechtzeitige Ausführung von Zufahrtsstrassen zu den Stationen neu eröffneter Bahnlinien, in welcher Beziehung die an die Kaiserin Elisabethbahn-Gesellschaft und an die betheiligten politischen Landesbehörden ergangene Weisung hinsichtlich der zur Eröffnung gelangten Salzburg-Tiroler Gebirgsbahn, dann die Verhandlungen betreffs der Herstellung der Zufahrtstrassen zu mehreren Stationen der Tarnow-Leluchower Eisenbahn zu erwähnen sind.

Ausser den constant vorkommenden Beschwerden von Bahnanrainern und sonstigen Interessenten bezüglich der Lage und Construction von Wasserdurchlässen, Durchfahrten und Ueberbrückungen, Niveaukreuzungen, Rampen, Parallelwegen etc., dann hinsichtlich der feuersicheren Herstellungen längs der Bahnlinien, weiters Beschwerden, betreffend die Abwicklung von Grundeinlösungsgeschäften, umfasste die Regierungsthätigkeit in Eisenbahn-Bauangelegenheiten noch eine Reihe von Verkaufsangelegenheiten, betreffend Gründe, welche sich im Besitze der priv. österreichischen Nordwestbahn befinden und zu Bahnzwecken nicht benöthigt werden, Verhandlungen wegen Austragung sämmtlicher auf den Bahnbau St. Peter-Fiume bezüglichen Beschwerden, Genehmigung der Verträge zwischen der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Kronprinz Rudolfbahn, betreffend den Bau und Betrieb der Anschlussstationen Amstetten und St. Valentin, Verhandlungen im Wege des k. und k. Ministeriums des Aeussern mit der königlich bayerischen Regierung wegen Errichtung einer Station am Rangirbahnhofe in Lindau der Vorarlberger Bahn, dann mit der königlich preussischen, sächsischen und der romanischen Regierung wegen der Eisenbahnanschlüsse bei Halbstadt, Graslitz, Reitzenhein, Mulde, Sohland, Suczawa, Itzkani; endlich mehrere Entscheidungen von principieller Bedeutung und allgemeiner Anwendung. Zu letzteren gehören die anlässlich eines Recurses im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerien des Innern und des Ackerbaues gefällte Entscheidung, dass die Verordnung vom 2. Januar 1859, betreffend die dem Bergwerksbetriebe mit Rück-

Digitized by Google

sicht auf den Bestand von Eisenbahnen aufzuerlegenden Einschränkungen, auch auf Privatbahnen vollinhaltlich Anwendung habe; weiters ein Circularerlass an sämmtliche Bahnen wegen Beseitigung, respective Cultivirung der Materialgräben zur Hintanhaltung sanitärer Uebelstände; eine Aufforderung, gerichtet an alle Bahnen, bei welchen Dampfkessel der Wasserstationen in Stations-Aufnahmsgebäuden untergebracht sind, im Falle vorkommender Reconstructionen auf die Dislocirung der Dampfkessel Bedacht zu nehmen, da die Nähe der Dampfkessel an den von den Passagieren benützten Räumen die Sicherheit derselben gefährde t; für die Zwischenzeit bis zu erfolgter Transferirung wurde zugleich die Anwendung besonderer Sorgfalt und Vorsicht bei Bedienung der Dampfkessel aufgetragen. Im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern wurde ferner der Vorgang bei der Uebergabe der von den Bahngesellschaften zufolge der Bestimmungen des Begehungsprotokolles herzustellenden Wege an die betreffenden Interessenten dahin geregelt, dass diese Uebergabe mittelst einfacher Anzeige an die betreffende Gemeinde, respective den Privaten erfolgen könne, dass es dagegen dann, wenn das gegenseitige Einvernehmen der Bahngesellschaft mit den Interessenten mangelt, beiden Compaciscenten freigestellt bleibe, die Intervention der politischen Localbehörde in Anspruch zu nehmen.

Im Laufe des Jahres 1875 wurden folgende Locomotiv-Eisenbahnlinien nach vorgenommener technisch-polizeilicher Prüfung auf Grund des ertheilten Betriebsconsenses dem Verkehre eröffnet:

Nr.	Eröffnete Bahnstrecke	Name der Eisenbahn	Datum der Eröffnung	Länge in österr. Meilen	Länge in Kilometern
1	Stryi-Stanislau	Erzherzog-Albrechtbahn	1. Januar	14·110	107·038
2	Ebersbach-Sohland . . .	Sächsische Südlausitzer Staatsbahn	1. Mai	0·133	1·015
3	Reichenberg-Seidenberg	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1. Juli	5·268	39·960
4	Eisenbrod-Tannwald . .	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1. Juli	2·412	18·300
5	Chotzen-Brauau-Ottendorf	Staats-Eisenbahn-Ges. .	26. Juli	13·976	106·019
6	Hallein-Bischofshofen-Wörgl	Kaiserin Elisabethbahn .	6. August	35·880	272·185
7	Bischofshofen-Seltzthal				
8	Krima-Reitzenhain . . .	Buchtěhrader E. B. . . .	6. August	1·715	13·011
9	Donau-Ufer-Verbindungsbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	29. Septemb.	0·212	2·608
10	Lichtenau-Mittelwalde*)	Oesterr. Nordwestbahn .	15. October	—	—
11	Hennersdorf-Reichsgrenze	Mähr. schles. Centralbahn	26. Novemb.	—	—
12	Zditz-Protivin	K. k. Staatsbahnlinie Rakonitz-Protivin . .	20. Decemb.	13·383	101·520
	Gesammtlänge der im Jahre 1875 eröffneten Hauptbahnlinien .			87·089	660·656

*) Die Länge der beiden Anschlussstrecken Lichtenau-Mittelwalde der österreichischen Nordwestbahn und Hennersdorf-Reichsgrenze der mährisch-schlesischen Centralbahn sind mit ihrer Länge bereits in den 1874, respective 1872 eröffneten Hauptlinien einbezogen.

Digitized by Google

Ausserdem wurden im Jahre 1875 nachstehende Doppelgeleiseanlagen dem öffentlichen Verkehre übergeben:

	Ml.	Kil.
Settenz-Ullersdorf der Aussig-Teplitzer Bahn (7. Januar) . . .	1·290 -	9·786.
Dux-Ladowitz der Aussig-Teplitzer Bahn (31. August) . . .	0·137 —	1·046.
Kalsdorf-Lebring der Südbahnlinie Wien-Triest (9. Juli) .	1·880 —	14·300.

Endlich wurden im Jahre 1875 im Ganzen 39 Schleppbahnen in der Gesammtlänge von 29·504 Kilometern (3.891 Meilen) eröffnet, welche mit folgenden Eisenbahnen in Verbindung standen:

Buchtěhrader Eisenbahn . . . . 8 Schleppbahnen,
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 7 „
Dux-Bodenbacher Eisenbahn . . . . 5 „
Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Bahn . . 5 „
Südbahn . . . . 3 „
Prag-Duxer Bahn . . . . 3 „
Nordwestbahn . . . . 2 „
Böhmische Westbahn, Erste ungarisch-galizische Eisenbahn, Kaschau-Oderberger' Bahn, mährische Grenzbahn, österreichische Staatsbahn und Pilsen-Priesener Bahn je 1 Schleppbahn.

Wenn man zu der Länge der am 1. Januar 1875 im Betriebe gestandenen Locomotiv-Eisenbahnen mit 9570·375 Kilometern oder 1261·564 Meilen die obige Ziffer der im Jahre 1875 dem Verkehre übergebenen Hauptbahnen mit 660·656 Kilometern oder 87·089 Meilen hinzuschlägt, so ergiebt sich für den Schluss des Jahres 1875 ein im Betriebe stehendes Bahnnetz von **10230·016** Kilometern oder **1348·520** Meilen, in welcher Ziffer die Theilstrecken ausländischer Verwaltungen auf österreichischem Gebiete mit 119.800 Kilometern, die Industrie- und Montanbahnen mit 344·664 und die Pferdebahnen mit 125 Kilometern nicht inbegriffen sind.

Die bezeichnete Bahnlänge vertheilte sich auf die einzelnen Eisenbahnen, wie folgt:

Benennung der Bahnen	Eröffnet im Jahre	Im Betriebe standen	
		österr. Meilen	Kilometer
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1837	76·792	582·539
Südbahn	1841	195·240	1.481·078
Oesterreichische Staats-Eisenbahn	1845	108·536	823·345
Brünn-Rossitzer Eisenbahn	1856	3·000	22·768
Kaiserin Elisabethbahn	1856	123·924	940·081
Galizische Karl-Ludwigbahn	1856	78·023	591·878
Buschtěhrader Eisenbahn	1856	51·665	391·928
Süd-norddeutsche Verbindun sbahn	1857	37·110	281·514
Wiener Verbindungsbahn	1857	0·660	5·007
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1858	11·970	90·803

Digitized by Google

Benennung der Bahnen	Eröffnet im Jahre	Im Betriebe standen	
		österr. Meilen	Kilometer
Graz-Köflacher Eisenbahn	1860	11·943	90·599
Böhmische Westbahn	1861	25·580	194·048
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	1865	15·920	120·768
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	1866	46·790	354·946
Böhmische Nordbahn	1867	23·465	178·004
Kaiser Franz-Josefbahn	1868	94·160	714·291
Kronprinz Rudolfbahn	1868	82·877	628·699
Kaschau-Oderberger Bahn	1869	8·440	64·025
Mährisch-schlesische Nordbahn	1869	18·840	142·919
Oesterreichische Nordwestbahn	1869	123·377	936·031
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	1871	4·380	33·226
Wr. Neustadt-Grammat-Neusiedler Eisenbahn	1871	4·700	35·729
Mährische Grenzbahn	1871	14·809	112·341
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	1871	11·210	85·038
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	1872	2·060	15·627
Vorarlberger Eisenbahn	1872	10·280	78·003
Pilsen-Priesener Eisenbahn	1872	22·020	167·042
Mährisch-schlesische Centralbahn	1872	18·520	140·591
Prag-Duxer Eisenbahn	1872	18·282	138·686
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn	1872	19·386	147·063
Lundenburg-Grussbacher Eisenbahn	1872	12·700	96·341
Dniester-Bahn	1872	14·840	112·575
Ungarische Westbahn	1873	9·090	68·956
Drahtseilbahn auf den Leopoldsberg	1873	0·100	0·759
Braunau-Strasswalchener Bahn	1873	4·930	37·398
Erzherzog Albrechtbahn	1873	23·983	181.934
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1874	4·356	33·047
Kahlenberg-Bahngesellschaft	1874	0·659	5·000
K. k. Staatsbahnlinie Rakonitz-Protivin	1875	13·383	101·520
Summe	—	1.348·520	10.230·016

Die Gesammtlänge der mit 31. December 1875 in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen belief sich auf 758·372 Kilometer (99·971 Meilen). Davon entfielen auf Hauptbahnen 749·541 Kilometer (98·806 Meilen), und zwar auf die aus Staatsmitteln herzustellenden Eisenbahnen 441·281 Kilometer (58·171 Meilen) und auf Privatbahnen 308·260 Kilometer (40·635 Meilen); auf Schleppbahnen 8·831 Kilometer (1·165 Meilen).

Der Baustand auf den 749·541 Kilometer Hauptbahnen, welche mit Ende des Jahres 1875 noch im Baue verblieben, ist aus der nachfolgenden Uebersicht zu entnehmen.

Digitized by Google

Ueber-

des Baufortschrittes der mit 31. December

A) K. k. Staats-

Benennung der concessionirten Bahn, eventuell ihrer Theilstrecken	Kilometerlänge	Datum der Concessions-Urkunde	Tag der concessionsmässigen Verpflichtung zum Baubeginne	Tag des ertheilten Bauconsenses	Name der Bauunternehmung	Auf der Baustrecke		
						Taglöhner	Professionisten	Pferde
Galizische Linie: Tarnow-Leluchow	146.831	Gesetz v. 22. April 1873	Sofort nach Ertheilung der Baubewilligung	2. Mai 1874	Bau vergeben an mehrere Unternehmer	1607	303	196
Istrianer Linie: Divazza-Pola nebst Abzweigung von Canfanaro nach Rovigno	143.977	Gesetz v. 30. April 1873		14. Sept. 1874	M. Fröhlich	2649	734	147
Böhmische Linie: Rakonitz-Protivin, bez. Rakonitz-Beraun	45.473	Gesetz vom 16. Mai 1874		13. Juni 1874	Carl Freih. v. Schwarz	381	286	38
Dalmatiner Linie: Siveric-Spalato mit Abzweigung von Perkovic nach Sebenico	105.000			8. Juni 1875	W. Knaur & Gross	2859	396	144

s i c h t

1875 im Baue verbliebenen Hauptbahnen.

Bahnen.

stehen in Verwendung			Ergebniss des Baufortschrittes nach Procenten beim			Concessionsmässiger Vollendungs-Termin	Anmerkung
Karren	Dampfmaschinen	Rollbahnen Meter	Unterbau	Oberbau	Hochbau		
390	3	4200	80·55	78·0	90·5	28. Juli 1876	
225	.	28185	83·9	46·9	27·6	10. August 1876	Vollendungstermin nach dem Bauvertrage
11	1	2100	95·5	75·0	87·0	13. December 1876	Vollendungstermin nach dem Bauvertrage. Dem Betriebe am 30. April 1876 übergeben.
539	.	20741	44·7	24·4	.	Siveric-Perkovic-Sebenico 1. Dec. 1876, Perkovic-Spalato 1. Juni 1877	Vollendungstermin nach dem Bauvertrage.

Benennung der concessionirten Bahn, eventuell ihrer Theilstrecken	Kilometerlänge	Datum der Concessions-Urkunde	Tag der concessionsmässigen Verpflichtung zum Baubeginne	Tag des ertheilten Bauconsenses	Name der Bauunternehmung	Auf der Baustrecke		
						Taglöhner	Professionisten	Pferde
K. k. priv. Pilsen-Priesener Eisenbahn Pilsen-Klattau-Eisenstein	98.100	13. November 1872	Nach Ertheilung der Baubewilligung	20. Febr. 12. April 24. Mai und 24. Aug. 1874	Lanna, Schebeck & Gröbe	1080	109	26
A. priv. Buschtiehrader Bahn Falkenau-Graslitz	26.920	30. Oct. 1873	.	18. Mai 1874	Regiebau	480	88	9
St. Pölten-Leobersdorf Leobersdorf-St. Pölten	74.200	3. November 1874	Binnen 2 Monaten nach Ertheilung der Concession	25. Juni 1875 u. 14. Sept. 1875	Carlo Ronchetti u. Pietro Genazzini	265	29	22
Leobersdorf-Gutenstein	33.200			31. Aug. 1875	C. Hofbauer & Comp.	55	17	6
Pöchlarn-Gaming (Kienberg)	37.500			1. Sept. 1875	Krauss, Prokop & Schlechter	63	9	5
Scheibmühl-Schrambach	8.600			14. Sept. 1875	C. Ronchetti und Pietro Genazzini	.	.	

Bahnen.

stehen in Verwendung			Ergebniss des Baufortschrittes nach Procenten beim			Concessionsmässiger Vollendungs-Termin	Anmerkung
Karren	Dampfmaschinen	Rollbahnen Meter	Unterbau	Oberbau	Hochbau		
176	4	9850	78·2	24·9	37·09	Pilsen-Klattau 1. Mai 1876, Klattau-Eisenstein 13. Nov. 1876	
15	.		89·7	89·5	93·7	31. October 1875	Am 1. Juni 1876 wurde die Strecke Falkenau-Graslitz eröffnet. Die Verhandlungen mit der kgl. sächsischen Regierung hinsichtlich der Situirung des Grenzbahnhofes sind im Zuge.
19	.	845	22·5		.	3. November 1877	
.	.	700	16·78	.	.	3. November 1878	
.	.	600	18·70	.	.	3. November 1878	
	.	.	.	.	.	3. November 1877	

Digitized by Google

C) Bahnen ohne

Benennung der concessionirten Bahn, eventuell ihrer Theilstrecken	Kilometerlänge	Datum der Concessions-Urkunde	Tag der concessionsmässigen Verpflichtung zum Baubeginne	Tag des ertheilten Bauconsenses	Name der Bauunternehmung	Auf der Baustrecke		
						Taglöhner	Professionisten	Pferde
K. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn Verbindungsbahn Dux-Ladowitz	2·185	2. Sept. 1872	.	4. Januar 1873	Regiebau	.	.	.
K. k. pr. Prag-Duxer Eisenbahn Brüx-Klostergrab	18·509	4. Sept. 1872	4. Sept. 1872	15. Juni 1873	Nowak & Teirich	.	.	.
Königl. sächs. Südlausitzer Staats-Eisenbahn Auf österr. Gebiete liegende Theilstrecke bei Warnsdorf	3·274	29. Sept. 1869	.	20. Juli 1872	Regiebau der kgl. sächsischen Regierung	.	.	.
K. k. priv. öst. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Anschlussstrecke Halbstadt-Neusorge der Linie Chotzen-Neusorge	1·926	14. Sept. 1872	.	25. Aug. 1874	Hügel & Sager	.	.	.
A. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Bahnumlegung bei Seibersdorf	3·846	.	.	5. Mai 1872	F. Soukup	.	.	.

Digitized by Google

Staatssubvention.

stehen in Verwendung			Ergebniss des Baufortschrittes nach Procenten beim			Concessionsmässiger Vollendungs-Termin	Anmerkung
Karren	Dampfmaschinen	Rollbahnen Meter	Unterbau	Oberbau	Hochbau		
.	.	.	95	95	.		Die restlichen Bauarbeiten bleiben bis zur endgiltigen Entscheidung über die Niveaukreuzung mit der Aussig-Teplitzer Bahn sistirt.
.	.	.	81	1·4	16	4. September 1874	Die seit 1. Dec. 1874 eingestellten Arbeiten werden erst nach Beschaffung der zum Weiterbaue erforderlichen Geldmittel wieder in Angriff genommen.
.	.	.	98·1	25	25		Die Bauarbeiten wurden mit 1. December 1875 sistirt und mit Beginn der günstigen Jahreszeit wieder aufgenommen.
.	.	.	84	3	.		Die mit 1. December 1875 eingestellten Arbeiten wurden nach Eintritt der günstigen Jahreszeit fortgesetzt.
.	.	.	99·98	97	100		Die restlichen, auf Behebung von Rutschungen sich beschränkenden Bauarbeiten mussten bis zum Eintritte der günstigen Jahreszeit sistirt werden.

Digitized by Google

Finanzielle Angelegenheiten. An frühererer Stelle (Seite 78) wurde bereits erwähnt, dass den Gesellschaften, beziehungsweise Concessionären der Buschtěhrader, Pilsen-Priesener und Leobersdorf-St. Pöltener Eisenbahn Staatsvorschüsse behufs Ausbaues der von denselben in Angriff genommenen Linien bewilligt und ausgezahlt wurden. Im Anschlusse hieran ist zweier weiterer Gesetze zu gedenken, welche gleichfalls die Ertheilung von Vorschüssen an Eisenbahngesellschaften zum Gegenstande hatten, und zwar:

des Gesetzes vom 28. März 1875, R. G. Bl. Nr. 58, wodurch die Regierung ermächtigt wurde, der Actiengesellschaft der k. k. priv. Vorarlberger Bahn behufs Bedeckung der Betriebskostenabgänge Vorschüsse bis zum Betrage von 911.000 fl. in Noten zu gewähren, dann

des Gesetzes vom 5. Juni 1875, R. G. Bl. Nr. 92, wodurch die Regierung ermächtigt wurde, der Gesellschaft der ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn einen Vorschuss von 1·8 Millionen Gulden in Noten österr. Währung für den Fall zu gewähren, als der gedachten Gesellschaft eine gleiche Unterstützung von der k. ungarischen Regierung zu Theil wird und die k. k. privilegirte österreichische Creditanstalt für Handel und Gewerbe einen Beitrag von 2·5 Millionen Gulden an die Bahngesellschaft leistet.

In Bezug auf die, eine Staatsgarantie Seitens der österreichischen und ungarischen Regierung geniessende Kaschau-Oderberger Bahn wurden mit Vertretern der königlich ungarischen Regierung Verhandlungen gepflogen, welche die Erhebung des Baudeficits dieser Bahn, die Führung der Betriebsrechnungen, beziehungsweise die Revision der bisher aufgestellten Betriebsrechnungen und Garantieberechnungen, weiter die Erhöhung der Staatsgarantie behufs Bildung eines Reservefonds für Anschaffung von Materialvorräthen, für Fahrbetriebsmittel und Erweiterungsbauten, endlich die Vertheilung der Garantielast für die gedachte Bahn auf die beiden Staatsgebiete der Monarchie zum Gegenstande hatten.

Andere im Jahre 1875 geführte Verhandlungen in finanziellen Eisenbahn-Angelegenheiten betrafen folgende Bahngesellschaften und Gegenstände:

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn — Bedeckung des Betriebsdeficits, Ausgabe von Goldprioritäten;

Pilsen-Priesener Eisenbahn — beabsichtigte Prioritäten-Emission für den Bau der Linie Pilsen-Klattau-Eisenstein;

Erzherzog Albrechtsbahn — Erhöhung der Staatsgarantie, Reduction des Anlagecapitales;

Kronprinz Rudolphbahn — Finanzirung der Salzkammergutbahn;

Oesterreichische Nordwestbahn — Repartition der gemeinschaftlichen Auslagen zwischen dem garantirten und dem Ergänzungsnetze der Bahn;

Leoben-Vordernberger Bahn — Bewilligung zur Aufnahme einer Prioritätsanleihe, welche das in der Concessionsurkunde festgesetzte Verhältniss zum Anlagecapitale überschreitet.

Zu den regelmässigen Agenden gehören die Prüfung der Betriebs- und Schlussrechnungen für die Jahre 1873 und 1874, dann der von den Verwaltungen garantirter Bahnen vorgelegten Ertragspräliminarien für das Jahr 1876.

Als wichtigere Gegenstände, welche mit der Behandlung der Betriebsrechnungen in Zusammenhang standen, sind hervorzuheben die der Ungarischen Westbahn im Einvernehmen mit dem k. k. Finanz-Ministerium ertheilte Bewilligung, eine Annuität jährlicher 15.000 fl für die nach dem Unfalle bei Fehring angeschafften 18 Personenwagen als Auslage in die Betriebsrechnung einzustellen, dann der Ankauf von 70 Stück Lowries Seitens der ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn zu Lasten des Betriebscontos, worüber mit der königlich ungarischen Regierung Verhandlung gepflogen wurde.

Eine principielle, auf demselben Gebiete im Einvernehmen mit dem k. k. Finanz-Ministerium ergangene Verfügung gieng dahin, dass die jährlichen Beiträge, welche von den garantirten Bahnen für die gegenseitige Unfallsversicherung geleistet werden, in die Betriebsrechnungen eingestellt werden dürfen.

Mit dem Erlasse vom 15. Juni 1875 wurde der Vorgang bei Bemessung des Agiozuschlages in der Weise modificirt, dass dieser Zuschlag von Monat zu Monat, und zwar für den jeweilig folgenden Monat nach dem Durchschnitte der in der „Wiener Zeitung" notirten Silberwaarencourse der Wiener Börse vom 24. des vorhergehenden bis einschliesslich 23. des laufenden Monats und im Falle dieser Durchschnitt nicht eine ganze Zahl ergiebt, durch Abrundung auf die nächst höhere ganze Zahl festgesetzt wurde.

Eisenbahn-Betriebswesen. Das am 1. Juli 1874 in Wirksamkeit getretene neue Betriebsreglement (Verordnung des k. k. Handels-Ministers vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75) gab im abgelaufenen Jahre zu mehrfachen, auf die Durchführung desselben gerichteten Verhandlungen und Entscheidungen Anlass.

Im vorjährigen amtlichen Berichte (Seite 84) wurde erwähnt, dass die Zulassung der früher im Gebrauch gewesenen Formularien für Frachtbriefe bis Ende März 1875 erstreckt worden war. Obgleich die österreichischen Bahnverwaltungen mittlerweile einige Abänderungen an dem vorgeschriebenen Formulare in Antrag gebracht hatten, musste dennoch an der unveränderten Einführung der durch das Betriebsreglement vorgeschriebenen Frachtbrief-Formulare mit 1. April 1875 festgehalten werden. Nach diesem Formulare wurde von der k. k. Staatsdruckerei eine Auflage von Frachtbrief-Blanquetten veranstaltet, welche zugleich mit dem ärarischen Gebührenstempel versehen sind; auch wurde behufs Feststellung der Modalitäten für den öffentlichen Verschleiss dieser Blanquette Vorsorge getroffen.

Die von Seite eines Kreises von Handelsleuten gegen die Ausschliessung von sogenannten Ursprungs- und Weiterbeförderungs-Clauseln auf den Frachtbriefen durch die Bahnanstalten erhobenen Beschwerden konnten nach dem Geiste und Wortlaute des Betriebsreglements nicht berücksichtigt werden, weil darnach die Frachtbriefe lediglich das Rechtsverhältniss zwischen dem Verfrächter und dem Frachtführer möglichst einfach und präcise klarzustellen haben, die Beziehungen zwischen Aufgeber und Empfänger dagegen im Interesse aller Betheiligten besser der Geschäftscorrespondenz zu überlassen sind.

Von Angelegenheiten, welche Bestimmungen des Betriebsreglements betreffen, sind weiter noch zu erwähnen die Verhandlungen, welche wegen Unterbrechung der Fahrt für Besitzer von Retour-, Saison- und Abonnements-Karten, sowie bei Vergnügungszügen geführt, und im Einvernehmen mit dem deutschen Reichs-Eisenbahnamte dahin erledigt wurden, dass in einheitlicher Auffassung der diesfalligen Anordnungen

Digitized by Google

des Betriebsreglements das Recht der Fahrtunterbrechung den Besitzern von Retourkarten gewahrt, hinsichtlich der anderen bezeichneten Fälle aber die Befugniss der Bahnverwaltungen, diesfalls nach freiem Ermessen vorzugehen, anerkannt wurde.

Das Betriebsreglement vom 1. Juli 1874 sollte mit einigen Abänderungen auch als Reglement für den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen angenommen werden.

Die hierüber von der Budapester Generalversammlung deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gefassten Beschlüsse wurden jedoch ihrem ganzen Umfange nach nicht als zulässig erkannt und ergieng in dieser Beziehung im Einvernehmen mit dem deutschen Reichs-Eisenbahnamte und dem königlich ungarischen Communications-Ministerium eine Verfügung an sämmtliche Eisenbahnen, um denselben für die weiteren Verhandlungen des Vereins eine Richtschnur zu geben.

Uebergehend zu den einzelnen in Eisenbahn-Betriebsangelegenheiten ergangenen Verfügungen ist zunächst zu erwähnen, dass die mit Erlass des Handels-Ministeriums vom 7. October 1872 angeordnete Sequestration der österreichischen Linien der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn mit 31. Juli 1875 aufgehoben worden ist, von welchem Tage an die Generalversammlung und der Verwaltungsrath hinsichtlich der Verwaltung der Linien Lemberg-Czernowitz und Czernowitz-Suczawa wieder in ihre statutenmässigen Functionen eintraten. Dagegen wurde, nachdem mit 1. September 1875 der Betrieb der Braunau-Strasswalchener Eisenbahn thatsächlich aufgehört hat, auf Grund der im §. 12 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes enthaltenen Ermächtigung und in Gemässheit der §§. 5 und 21 der Concessionsurkunde vom 4. Mai 1872 (R. G. Bl. Nr. 69) die Sequestration der Eisenbahnlinie Braunau-Strasswalchen (Steindorf) auf Gefahr und Kosten der unter der Firma „K. k. priv. Braunau-Strasswalchener Eisenbahn“ bestehenden Actiengesellschaft angeordnet und zum Sequester für diese Bahn der k. k. Sectionsrath Dr. Wilhelm Leddihn bestellt.

Ueber die Fortführung des Betriebes der Lundenburg-Nikolsburg-Grussbacher Bahn durch die Oesterreichische Nordwestbahn wurde am 10. Juli 1875 ein Vertrag vereinbart, wodurch die Betriebsführung der erstgedachten Bahn zunächst bis zum 15. April 1876 gesichert wurde.

Die auf das Tarifwesen bezugnehmende Thätigkeit des Handels-Ministeriums lässt sich zunächst in die auf die dermal bestehenden Tarife und in die auf die Tarifreform gerichteteten Verfügungen und Verhandlungen unterscheiden.

In ersterer Beziehung sind auf dem Gebiete der Localtarife angesichts der bevorstehenden Tarifreform keine durchgreifenden Neuerungen zu verzeichnen. Die zur Vorlage gelangten Tarifänderungen betrafen meistens nur Classifications- und sonstige minder wesentliche Bestimmungen; ausgenommen hiervon sind die Tarifsvorlagen, betreffend neu zur Eröffnung gelangende Strecken, sowie betreffend die Einführung der ungarischen Transportsteuer auf den ungarischen Strecken der gemeinsamen Bahnen mit 1. September 1875, welche die Umgestaltung der Tarifberechnungstabellen dieser Bahnen nothwendig machte

Von einzelnen Verfügungen ist hervorzuheben, dass der Erzherzog Albrechtbahn unter Aenderung der Concessionsurkunde die Erhöhung des Fahrpreises der IV. Wagenclasse von 9 auf 12 Kreuzer per Person und Meile, der mährisch-schlesischen Centralbahn die provisorische Auflassung der IV. Wagenclasse, ferner der Südbahn-Gesellschaft

die Einhebung der Eilzugsgebühr bei dem Zuge Nr. 4 von Wien nach Gratz gestattet, und der Dux-Bodenbacher Bahn die Bewilligung ertheilt wurde, bei Steigungen von 1 : 70 und darüber die Fahr- und Frachtspesen auf Grund der $1\frac{1}{2}$fachen Länge zu berechnen. Dagegen sind Seitens der Kaiser Franz Josef-Bahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn mehrfache Tarifbegünstigungen für den Transport von Eisen und Eisenwaaren, Getreide und Mehl, Heu und Stroh, Zucker, Kohle, Holz, Steinen, Ziegeln und Erden angezeigt worden. An die böhmische Westbahn ergieng ferner die Aufforderung zur Reform ihres Kohlentarifs, da derselbe die concessionsmässigen Tarifsätze in einigen Relationen überschreitet.

Der gleiche Grund der bevorstehenden Tarifreform stand auch grösseren Erweiterungen der internen Verbandverkehre entgegen, und waren daher die meisten diesbezüglichen Agenden gleichfalls durch die Einführung der ungarischen Transportssteuer, sowie durch die Ausdehnung bestehender Verbände auf Stationen neu eröffneter Linien hervorgerufen; nur im Personenverkehre trat die Errichtung einer nicht unbedeutenden Anzahl neuer Verbände ein.

Zur Beseitigung der bei Vorlage von Tarifen, sowohl für interne Eisenbahnverbände, als für solche mit dem Auslande, bestehenden Unregelmässigkeiten wurde über Anregung des Handels-Ministeriums zwischen den Bahngesellschaften vereinbart, dass in den Protokollen, betreffend die Errichtung von Eisenbahnverbänden von Fall zu Fall jene Verwaltung bezeichnet wird, welche mit der Vorlage der auf diesen Verband Bezug nehmenden Tarife und Tarifnachträge an das Handels-Ministerium und beziehungsweise die General-Inspection betraut werden soll.

Von besonderen Tarifermässigungen im internen Anschlussverkehre sind die über Initiative des Handels-Ministeriums gewährten Fahrpreisbegünstigungen für die Theilnehmer an der Eröffnung der Universität in Czernowitz, sowie die Frachtermässigung für Futtertransporte nach Böhmen anlässlich der daselbst herrschenden Futternoth zu erwähnen.

Zum Behufe der Beseitigung von Beschwerden über die Tarifirung von Heu und Stroh ist ein Circular-Erlass an alle Handelskammern ergangen, in welchem dieselben aufgefordert wurden, dahin zu wirken, dass Sendungen von Heu und Stroh nur im gepressten Zustande zur Aufgabe gelangen.

Im Interesse der österreichischen Eisenindustrie wurde eine Conferenz mit den betheiligten Bahnen abgehalten, um diese zur Zugestehung besonders ermässigter Ausnahmssätze für den Transport steierischer Erze nach Böhmen zu bestimmen. Die diesfälligen Bemühungen waren auch von Erfolg begleitet.

Mehrfache Verfügungen sind auf dem Gebiete der Militärtarife erflossen.

Hierher gehören der Erlass vom 18. September, betreffend die Vorlage von je zwei Tarifexemplaren an das Fachrechnungs-Departement des Reichskriegs-Ministeriums und die Unzulässigkeit der Einbringung von Mängeln auf späteren Frachtbriefen, sowie der Erlass vom 21. November 1875, betreffend die Anwendung des Militärtarifes auf Aspiranten und Zöglinge der Militär-Ober- und Unterrealschulen und des Wiener Waisenhauses. Ferner wurde über Anregung des Reichskriegs-Ministeriums in der Directoren-Conferenz vom 12. August 1875 beschlossen, die Stationen dahin zu informiren, dass bei militär-ärarischen Sendungen die betreffenden Versender zur Specifi-

cation der Nachnahmen auf den Frachtbriefen zu verhalten sind. Anlässlich eines besonderen Falles ist endlich auch der Standpunkt ausführlich zur Erörterung gebracht worden, dass es dem Reichskriegs-Ministerium freistehe, von Fall zu Fall die für Militärpersonen bestehenden Normal-Bagagegewichte zu erhöhen.

Den Bemühungen des Handels-Ministeriums gelang es auch, die Bahnverwaltungen dahin zu bestimmen, dass den ausser Dienst in Uniform reisenden Officieren der k. k. Landwehr und der Tiroler Landesschützen dieselben Begünstigungen eingeräumt werden, wie den Officieren des stehenden Heeres.

Die Regelung des sowohl die internen als die externen Verkehre gleich berührenden Refactiewesens, wie selbe mit Erlass vom 10. Mai 1875, an jene acht Bahnen erfolgte, welche concessionsmässig die Genehmigung für jede Tarifbegünstigung ein zuholen haben (Kaiserin Elisabethbahn, Kaiser Franz Josefbahn, Karl-Ludwigbahn, Erzherzog Albrechtbahn, erste ungarisch-galizische Eisenbahn, Kaschau-Oderberger Bahn, Ungarische Westbahn und Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn), erwies sich als eine sehr entsprechende Massregel, da sie nicht allein eine leichte Uebersicht der ertheilten Begünstigungen vermittelte, sondern auch die Gelegenheit bot, bereits mit Erfolg auf ein rationelleres Vorgehen und auf die Verminderung der Refactien hinzuwirken.

So ist insbesondere zu erwähnen, dass die erste ungarisch-galizische Eisenbahn mit 1. Januar 1876 ihre Refactiescala für Holz durch einen eigenen Specialtarif ersetzte.

Um eine Controle über die Vorlage der monatlichen Refactieausweise Seitens der genannten Bahnen zu ermöglichen, wurden dieselben aufgefordert, wenn in einem Monate keine Begünstigung gewährt worden sein sollte, diess von Fall zu Fall anzuzeigen.

So unverkennbar auch der durch diese Verfügungen im Refactiewesen erzielte Fortschritt ist, so lässt sich doch andererseits nicht leugnen, dass dieselben insolange von keiner durchgreifenden Wirkung auf die Beseitigung der Uebelstände des Refactiewesens in Allgemeinen sein dürften, als nicht ein gleicher Einfluss auf sämmtliche Bahnen geübt werden kann.

Was die directen Tarife mit dem Auslande (Verbands-, Anschluss- und Wechselverkehr) betrifft, so wurde in dieser Richtung eine grosse Anzahl von Vorlagen erstattet, welche zu einem Theile durch die Errichtung neuer directer Verkehre, zum Theile durch mannigfache Veränderungen bereits bestehender Tarife hervorgerufen waren.

Die Wirksamkeit der Regierung lässt sich in Bezug auf diese Vorlagen in eine formelle Ueberwachung der Einhaltung jener Grenzen, welche durch die bestehenden generellen und speciellen Normen gezogen sind, und in eine sachliche Einflussnahme zur Wahrung der wirthschaftlichen Interessen der Bevölkerung eintheilen. In ersterer Beziehung handelte es sich ebensowohl um die Bestimmungen des seit 1. Juli 1874 giltigen Eisenbahn-Betriebsreglements, als um die den einzelnen Bahnverwaltungen durch ihre Concessionsurkunden vorgezeichneten Maximal Einheitssätze.

Was die Normen des Betriebsreglements betrifft, so konnte der Grundsatz, dass die speciellen reglementarischen Bestimmungen einzelner Verbandtarife entweder blos Erläuterungen der generellen Anordnungen des Betriebsreglements enthalten, oder aber für das Publicum günstiger lauten müssen, als diese letzteren, selbstverständlich nur

in jenen Fällen zum vollen Ausdrucke gebracht werden, wo es sich lediglich um Verkehre mit Stationen im deutschen Reichsgebiete, beziehungsweise um Verkehre innerhalb der Linien des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen handelte, weil nur unter solcher Voraussetzung die einheitlichen reglementarischen Bestimmungen für die gesammte Ausdehnung der betreffenden directen Verkehre als bindend anzunehmen waren.

Wo es sich dagegen um directe Verkehre mit Staatsgebieten handelte, in welchen anderweitige allgemeine reglementarische Normen zu Recht bestehen (z. B. Russland, Schweiz, Frankreich, Italien), musste auch bei Beurtheilung der speciellen reglementarischen Bestimmungen einzelner directer Tarife auf diesen Umstand Rücksicht genommen werden, und konnte eine Beanständung nicht Platz greifen, sobald solche Specialbestimmungen das Bestreben bekundeten, den thatsächlichen Verhältnissen in einer rationellen, dem Geiste des österreichischen Betriebsreglements möglichst entsprechenden Weise Rechnung zu tragen.

Hinsichtlich der von den einzelnen österreichischen Bahnverwaltungen in den verschiedenen Tarifen mit dem Auslande eingerechneten Streckenantheile wurde zwar im Allgemeinen das Princip festgehalten, dass eine Ueberschreitung der concessionsmässigen Maximaleinheitstaxen auch im Auslandsverkehre nicht correct sei. Allein die Regierung durfte es sich nicht verhehlen, dass die Valutaschwankungen einerseits und die Verschiedenheit der Waaren-Classificationen in noch weit höherem Masse andererseits ein absolutes und allzu strammes Durchführen dieses Principes ohne empfindliche Schädigung der österreichischen Bahnverwaltungen und des verkehrtreibenden Publicums selbst nicht zulassen.

Es wurde sonach als Grundsatz aufgestellt, kleinere, lediglich in der Umrechnung gelegene und durch die Vortheile directer Abfertigung mit Cumulativsätzen reichlich aufgewogene Ueberschreitungen nicht zu beanständen, und ebenso auch die für einzelne Artikel und Strecken vorkommenden Ueberhöhungen der concessionsmässigen Maximalsätze durch die für die gleichen Artikel und Strecken in directen Verkehren eingerechneten Antheile an den Cumulativsätzen unter den Voraussetzungen nicht als unstatthaft zu erklären, dass solche Ueberhöhungen bei den Hauptartikeln der in Frage kommenden Verkehre vermieden werden, dass die directen Gesammtsätze im Allgemeinen geringer sind, als die Summen der bei Wegfall derselben zu berechnenden Umkartirungssätze, und dass endlich in allen Fällen dem Publicum freigestellt bleibt, sich die Anwendung von im Einzelnen doch noch möglichen billigeren Umkartirungssätzen durch entsprechende Vorschreibung der Abfertigung im gebrochenen Verkehre zu sichern.

Da sich die Regierung die Entscheidung nach Erwägung aller einschlägigen Verhältnisse in diesen Richtungen vorbehalten hat, so müssen die Bahnverwaltungen bei vorkommenden derlei Tarifüberschreitungen alle zur richtigen Beurtheilung des Falles erforderlichen Daten liefern. Bestimmte Anordnungen in dieser Beziehung wurden mit dem Erlasse vom 30. Juni 1875 getroffen.

Dieser Erlass enthält auch die Vorschrift, bei Vorlage von Tarifen und Tarifnachträgen jene Umstände zu skizziren, welche zur Etablirung, beziehungsweise Aenderung der betreffenden directen Tarife geführt haben, wodurch in vielen Fällen ein

Anhaltspunkt zur sachlichen Beurtheilung von neuen oder geänderten Tarifen in Bezug auf ihre volkswirthschaftliche Bedeutung gefunden werden kann.

Vom letztgedachten Gesichtspunkte aus hat das Handels-Ministerium auch nicht verfehlt, mit den Bahnverwaltungen sowohl aus Anlass von Tarifsvorlagen, als auch abgesehen davon aus anderweitigen Anlässen, namentlich in Folge von Eingaben von Handels- und Gewerbekammern u. dgl., wiederholte und eingehende Verhandlungen zu pflegen, welche theilweise zu den gewünschten Resultaten führten.

So gelang es insbesondere, die im Interesse der österreichischen Malzindustrie gelegene Gleichstellung des Artikels „Malz" mit Getreide in den directen Verkehren mit Süddeutschland zu erwirken; so wurden ferner der Export der nordwestböhmischen Braunkohle nach Deutschland vor wesentlicher Schädigung bewahrt und mannigfache für den österreichischen Zuckerexport günstige Tarifmassnahmen veranlasst.

Die Interessen des böhmischen und mährischen Handels- und Gewerbestandes wurden im Allgemeinen dadurch gewahrt, dass die österreichischen Bahnverwaltungen dahin vermocht wurden, jene ermässigten Ausnahmetarife für gewisse Artikel, welche die deutschen Bahnen hinsichtlich des Verkehres von Wien und Budapest mit den Nord- und Ostseehäfen zugestanden hatten, auch für den Verkehr der böhmischen und mährischen Stationen mit den deutschen Hafenplätzen zur Einführung gelangten.

Ebenso wurden die betheiligten Bahnverwaltungen zu derartigen Tarif-Massregeln bestimmt, welche die Interessen von Triest im Hinblicke auf die Concurrenz der italienischen Häfen zu fördern geeignet sind.

Eine besondere Beachtung vom handelspolitischen Standpunkte erfuhren die für den Verkehr mit Russland etablirten directen Tarife, und unter diesen wieder namentlich die Getreidetarife, welche in den betheiligten industriellen und commerciellen Kreisen Galiziens nicht geringe Aufregung hervorgerufen hatten.

Das Handels-Ministerium befand sich jedoch diesen Verhältnissen gegenüber nicht in der Lage, die aus Rücksichten der Concurrenz gegenüber der norddeutschen Route erstellten directen russischen Tarife in Galizien zu untersagen, weil dieselben an sich keinen Anhaltspunkt hiezu boten, und weil deren Fallenlassen voraussichtlich auch nur die betheiligten österreichischen Bahnverwaltungen geschädigt hätte, ohne dass dadurch der Mühlenindustrie und dem Getreidehandel Galiziens irgend ein greifbarer Vortheil erwachsen wäre.

Es war aber auch unthunlich, die betreffenden österreichischen Bahnverwaltungen dazu zu verhalten, dass sie sich sofort mit den im russischen Transitverkehre für ihre Streckenantheile eingerechneten, aus Concurrenzrücksichten wesentlich gedrückten Einheitssätzen auch im Verkehre von und nach Galizien, oder sogar eventuell im Localverkehre begnügen sollten. Denn einerseits hätte ein derartiges Ansinnen der Regierung einer Berufung auf die innerhalb der concessionsmässigen Maximaleinheitssätze gewährleistete Tarifirungsfreiheit begegnen müssen, und andererseits durfte auch abgesehen von diesem juristischen Momente, nicht übersehen werden, dass ein allgemeines Herabdrücken der Frachtsätze für den Hauptverkehrsartikel bei dem Umstande, als es sich um garantirte Bahnlinien handelte, eine nicht gerechtfertigte Mehrbelastung des Staatsschatzes und somit der Gesammtheit aller Steuerzahler, im Gefolge gehabt hätte.

Das Handels-Ministerium beschränkte sich daher zunächst auf die von Erfolg begleitete Einwirkung in dem Sinne, dass durch Erstellung von Reexpeditionstarifen die Bedeutung von wichtigen Umschlagsplätzen, wie Lemberg, Krakau etc., gewahrt und dass der westgalizischen Mühlenindustrie durch gewisse besondere Frachtbegünstigungen Rücksicht gezollt wurde.

Derzeit wird eine Regelung der durch die neuen russischen Tarife geschaffenen Tarifsverhältnisse in der Weise angestrebt, dass wenigstens die Beseitigung thatsächlicher absoluter Unterbietungen von Getreidefrachtsätzen nach und von inländischen Stationen durch Gesammtsätze nach und zwischen ausländischen Plätzen von und via Galizien entfällt.

Ausser den Tarifvorlagen, welche in dem Vorausgegangenen im Wesentlichen gekennzeichnet wurden, hatte sich das Handels-Ministerium namentlich mit solchen Tarifnachträgen für den Auslandsverkehr zu beschäftigen, welche durch Eröffnung neuer Strecken im In- und Auslande, durch den Beitritt neuer Routen in einzelne Verbände, dann durch Wiederfallenlassen der vor Jahresfrist auf den deutschen Bahnen eingeführten procentualen Zuschläge für verschiedene Artikel und durch Declassificirungen hervorgerufen wurden.

Im Allgemeinen war während des Jahres 1875, im Gegensatze zum Vorjahre in den Tarifen mit dem Auslande eine auf Ermässigungen gerichtete Tendenz erkennbar.

Während in der dargestellten Art und unter den angedeuteten Gesichtspunkten die Handhabung und Weiterentwicklung der dermalen bestehenden Tarife für den internen, wie für den externen Verkehr die unausgesetzte Aufmerksamkeit des Handels-Ministeriums in Anspruch nahm, mussten gleichzeitig die auf die Durchführung einer einheitlichen Tarifreform im inländischen Eisenbahnverkehre gerichteten Massnahmen dasselbe naturgemäss in einer hervorragenden Weise beschäftigen.

Den ersten formellen Anstoss in dieser Richtung gab die durch die gesetzliche Einführung des metrischen Mass- und Gewichtssystemes nothwendig gewordene Umrechnung sowohl der factisch bestehenden, als auch der concessionsmässigen Tarifsätze. Die in den verschiedensten betheiligten Kreisen wiederholt laut gewordenen Wünsche und Beschwerden, welche namentlich von der Complicirtheit und Verschiedenartigkeit der auf den einzelnen Bahnen dermalen in Kraft stehenden Gütertarife ihren Ausgangspunkt nahmen, sowie nicht minder die Erkenntniss der Vortheile, die hinsichtlich der Bildung directer Tarife für den lebhaften Wechselverkehr mit dem Deutschen Reiche durch möglichste Annäherung der Tarifsysteme in beiden Staatsgebieten unzweifelhaft zu erzielen sind, alle diese Umstände liessen es als nicht genügend erscheinen, sich lediglich auf eine Umrechnung, beziehungsweise entsprechende Abrundung der bestehenden Tarifsätze zu beschränken.

Es waren daher schon im Jahre 1874 Verhandlungen ebensowohl mit der kaiserlich deutschen und mit der königlich ungarischen Regierung, als auch mit den österreichischen Bahnverwaltungen zu dem Behufe eingeleitet worden, um mit der nothwendigen Umrechnung der Tarife nach metrischem Masse und Gewichte gleichzeitig auch eine rationelle einheitliche Reform des Gütertarifsystems zu verbinden.

Die Mittheilungen aus Deutschland konnten indessen nur insoweit von Einfluss sein, als es sich durch die dort geführten Verhandlungen immer klarer herausstellte,

dass die praktischen Erfahrungen, welche mit dem in der Theorie so vielfach freudig begrüssten, sogenannten natürlichen oder Raumtarif Systeme gemacht wurden, und dass die hieran geknüpften sehr verschiedenartigen Wünsche der Vertreter des Handels und der Industrie wenigstens für dermalen dieses System zur Basis einer einheitlichen Tarifreform zu empfehlen nicht geeignet seien.

Dagegen führten die mit der königlich ungarischen Regierung geführten Verhandlungen zu dem erfreulichen Resultate einer vollständigen Einigung und ebenso hatten die mehrfachen mündlichen und schriftlichen Verhandlungen mit den österreichischen Bahnverwaltungen das günstige Ergebniss, dass sowohl für den Personen- und den damit verbundenen Sachentransport, als auch für den Güterverkehr einheitliche Entwürfe vorgelegt wurden, welche nach wiederholter eingehender Prüfung durch die General-Inspection und durch das Handels-Ministerium und nach mehrfachen Ueberarbeitungen nunmehr, einige unwesentliche Details abgerechnet, als diejenige Tarifreform-Grundlage betrachtet werden können, welche den Wünschen der österreichischen und der ungarischen Regierung unter den gegebenen juristischen und thatsächlichen Verhältnissen entspricht.

Ausser den hiermit geschaffenen allgemeinen einheitlichen Grundlagen für die Classifications- und sonstigen Tarifsbestimmungen musste aber auch die Festsetzung der nach metrischem Masse und Gewichte umzurechnenden und gleichzeitig der neuen Basis anzupassenden ziffermässigen Maximaleinheitstaxen der Bahnverwaltungen den Gegenstand eindringlicher Vorarbeiten und Erwägungen bilden.

Eine Einigung hinsichtlich des Personenverkehres und des mit demselben zusammenhängenden Sachentransportes wurde schon im Frühjahre 1875 im Allgemeinen erzielt, so dass bereits unter dem 8. März 1875 mit Allerhöchster Ermächtigung ein diesbezüglicher Gesetzentwurf der verfassungsmässigen Behandlung überwiesen werden konnte.

Da es sich jedoch hinsichtlich der Maximaleinheitssätze für den Güterverkehr ebensowohl um die thunlichste Berücksichtigung der berechtigten Interessen nicht nur der Eisenbahnen, sondern auch des Publicums, wie nicht minder um die sorgfältige Beachtung der wohlerworbenen concessionsmässigen Rechte der Bahnverwaltungen handelte, so erging mit Erlass vom 16. August 1875 an die sämmtlichen österreichischen Bahnverwaltungen die Einladung, diejenigen mit Berücksichtigung des in Aussicht genommenen einheitlichen Tarifsystemes umgerechneten Einheitstaxen für den Güterverkehr anzugeben, welche sie nach Durchführung der Tarifreform an die Stelle der bisherigen concessionsmässigen Maximal-Einheitssätze gesetzt zu sehen wünschen.

Dieser Einladung haben bereits fast alle Bahnverwaltungen entsprochen. Allein diese Vorlagen müssen je nach der Verschiedenheit sowohl der der Staatsgewalt concessionsmässig vorbehaltenen Rechte, als auch der thatsächlich bestehenden Verhältnisse eine verschiedenartige Behandlung erfahren.

Nachdem der Gesetzentwurf über die Personentarife inzwischen noch nicht in verfassungsmässige Behandlung genommen worden war und die Bestimmungen desselben sonach mit den hinsichtlich der Gütertarife spruchreif gewordenen Regierungsvorschlägen vereinigt werden konnten, so fanden für jene sieben Bahngesellschaften, bezüglich deren alle massgebenden Fragen vollkommen klargestellt waren, die auf Grund der Vorlagen und nach mündlicher Einvernahme derselben festgesetzten neuen

metrischen Maximaleinheitssätze für den Personen- und Güterverkehr in dem Gesetzentwurfe Aufnahme, welcher nach eingeholter Allerhöchster Ermächtigung unter dem 17. December 1875 zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht wurde.

Hinsichtlich der übrigen Bahnverwaltungen hingegen ist eine endgiltige Feststellung dieser Einheitssätze noch von weiteren Verhandlungen und Vereinbarungen abhängig.

In Verbindung mit den Verfügungen auf dem Gebiete des Tarifwesens steht die Anfertigung der Kilometerzeiger. Mit dem Erlasse vom 29. Juli 1875 war die Verfügung getroffen worden, dass vom 1. Januar 1876 an, mit welchem Tage die ausschliessliche Anwendung des metrischen Masses und Gewichtes gesetzlich in Kraft trat, die Auskünfte über Bahnlängen den Parteien in Kilometern ertheilt werden können.

Es wurde daher das Möglichste gethan, um bis zu diesem Zeitpunkte mit der Ausarbeitung der neuen Kilometerzeiger zu Ende zu kommen. Dies ist bis 15. December 1875 auch bei der grösseren Anzahl von Bahnen gelungen. Es sind dies die Buschtehrader Bahn, Böhmische Nordbahn, Braunau-Strasswalchener Bahn, Dniester-Bahn, erste ungarisch-galizische Eisenbahn, Galizische Karl Ludwig-Bahn, Graz-Köflacher Bahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaiser Franz Josef-Bahn, Kronprinz Rudolf-Bahn, Kaschau-Oderberger Bahn, Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, Turnau-Kralup-Prager Bahn Ungarische Westbahn und Vorarlberger Bahn.

Rücksichtlich der Staatsbahnlinie Zditz-Protivin und der Kaiserin Elisabeth-Bahn waren die Tarif-Kilometerzeiger zwar provisorisch aufgestellt, es musste aber auf ersterer sowie auf der Salzburg-Tiroler Linie die definitive Stationirung erst noch erfolgen, und blieben auch bezüglich der Hauptlinie der Elisabeth-Bahn noch einige Correcturen der Stationirung vorzunehmen. Auf die endgiltige Aufstellung des Tarif-Kilometerzeigers für die Salzburg-Tiroler Linie wird die Herstellung eines Definitivums am Untersteine von Einfluss sein.

Die Verhandlungen mit der Südbahn-Gesellschaft stiessen insoferne auf Anstände principieller Natur, als dieser Gesellschaft für ihren Tarif-Meilenzeiger ein Abrundungsmodus auf halbe Meilen concessionsmässig zugestanden ist, was sich mit dem für die Kilometerzeiger festgestellten Principe der Abrundung von Bruchtheilen auf den nächst höheren Kilometer schwer vereinbaren lässt. Es wurde derselben daher gestattet, vorläufig zum Behufe der Tarifberechnung und der Ertheilung von Auskünften an das Publicum die dermaligen Tarifmeilen auf Kilometer umzurechnen, wogegen die Verhandlungen über die Aufstellung des definitiven Tarif-Kilometerzeigers auf Basis der neuen Stationirung für den Zeitpunkt der in Aussicht genommenen Reform des Südbahntarifes vorbehalten wurden.

Rücksichtlich der übrigen Bahnen wurden die nach der neuen Meter-Stationirung zu berechnenden Tarif-Kilometerzeiger aufgestellt.

In Bezug auf den Personen-Transport ist es gelungen, die Kronprinz Rudolf-Bahn zur Erfüllung eines langgehegten Wunsches der Stadtgemeinde Villach, nämlich zur Gestattung des Aussteigens der Reisenden am Villacher Rudolf-Bahnhofe zu veranlassen.

Für den Transport von lebenden Thieren und Victualien ist eine Erleichterung dadurch geschaffen worden, dass die Bahnverwaltungen über Anregung des Handels-Mini-

steriums mit 1. December 1875 abgekürzte Lieferfristen für deren Beförderung einführten. Um den Verkehr der Viehtransporte aus Galizien nach Wien zu beschleunigen, wurde die Verminderung der Fahrtdauer der Viehzüge angeregt; da dieselbe jedoch wesentlich davon abhängt, ob die Auswaggonirung und Fütterung der Thiere in Oświecim unter Beibehaltung der Tränkung des Viehes im Waggon gleichwie in Ungarn zugestanden werden kann, so wurden hierüber Verhandlungen mit den betheiligten Ministerien eingeleitet. Mit Erlass vom 26. Februar 1875 erging eine Vorschrift behufs Hintanhaltung der Ueberfüllung von Waggons bei Borstenviehtransporten.

Der Transport von Dynamit und anderen explodirbaren Gegenständen erfuhr zu Beginn der Winterperiode dadurch eine Einschränkung, dass auf einer Anzahl kleiner Bahnlinien, auf welchen gar keine reinen Lastzüge, sondern nur gemischte Züge verkehren, der Transport der genannten Artikel eingestellt wurde. Es sind dies die Linien Chrast-Radnitz, Krima - Reitzenhain, Klein-Reifling - Amstetten, Launsdorf - Hüttenberg und Absdorf-Krems.

Mit besonderen Erlässen des Handels-Ministeriums wurde der Artikel Collodium-Wolle wegen der Unthunlichkeit, die hiefür vorgezeichnete Verpackungsweise zu controliren, vom Eisenbahntransporte ausgeschlossen, dagegen der Transport des Sprengmittels Rhexit gestattet.

Ferner wurden wegen des Transportes von sächsischen Pulvererzeugnissen im Transitverkehre durch Oesterreich, dann über ein Ansuchen der Bahnverwaltungen wegen Bestellung von Regierungscommissären für Dynamitfabrikation Verhandlungen gepflogen. Diesen Commissären sollte die Aufgabe obliegen, darüber zu wachen, dass die zum Eisenbahntransporte zugelassenen Dynamitsorten nur in der vorgeschriebenen Weise erzeugt und verpackt werden. Die letztere Frage, sowie die Einführung einer allgemeinen Verordnung, betreffend die Erzeugung, die Aufbewahrung und den Transport explodirbarer Präparate bildete den Gegenstand commissioneller Berathungen im Ministerium des Innern.

Mit dem Erlasse vom 26. Juni 1875 wurde in Folge wiederholten Ansuchens der Bahnverwaltungen der Transport von Langholz mit gemischten Zügen, jedoch unter mehreren im Interesse der Sicherheit der zugleich zu befördernden Personen gebotenen Vorsichten gestattet.

Anschaffungen von Fahrbetriebsmitteln sind zur Verhandlung gelangt für die Vorarlberger Bahn, welche 3 Locomotiven, sowie 12 Personenwagen, und für die Oesterreichische Nordwestbahn, welche 4 Schlafwagen auf Rechnung des Ergänzungsnetzes in Bestellung brachte.

Hier sind auch die Verhandlungen zu erwähnen, welche mit dem Grossprior des souv. Johanniter-(Malteser) Ordens für Böhmen einerseits und den Bahnverwaltungen andererseits wegen Beistellung von 166 mit entsprechender äusserer Ausstattung versehener Waggons für die Aufstellung von Sanitätszügen durch den genannten Orden im Falle eines Krieges geführt worden sind und ein befriedigendes Resultat ergeben haben.

Auf dem Gebiete des F a h r o r d n u n g s w e s e n s sind die Verhandlungen hervorzuheben, welche mit der Verwaltung der Kaiserin Elisabeth-Bahn, sowie mit dem deutschen Reichs-Eisenbahnamte bezüglich der definitiven Regelung, beziehungsweise

Festsetzung der Fahrordnung des Paris-Wiener Schnellzuges via Simbach, mit der italienischen Regierung wegen Einführung der definitiven Fahrordnung des Courierzuges zwischen Wien und Rom auf den italienischen Bahnen (die neue Fahrordnung besteht nunmehr seit 15. Februar 1875), endlich mit der oben erwähnten Bahn-Verwaltung wegen der Herstellung einer directen Verbindung von Wien über Salzburg-Bischofshofen nach Tirol bei Feststellung des Winterfahrplanes gepflogen wurden.

Eine Verfügung von grösserer Tragweite ist jene vom 23. December 1875, mit welcher über Anregung der Eisenbahnverwaltungen die Wiederaufnahme der Bahnzeit an Stelle der mittleren Ortszeit in die Fahrplanplacate mit Einführung der Fahrordnung für die Sommersaison 1876 bestimmt wurde. Behufs Bestimmung der Uebergangspunkte von der diesseitigen zu der ungarischen Fahrzeit wurden Verhandlungen mit der kgl. ungarischen Regierung und dem Reichs-Kriegsministerium gepflogen.

Der in der Conferenz zu Triest am 18. Februar 1875 gefasste Beschluss, als Einführungstermin für den Sommerfahrplan den 15. Mai und für den Winterfahrplan den 15. October ein für allemal festzusetzen, wurde mit dem Erlasse vom 14. April 1875 genehmigt.

Im Hinblicke auf die Regelung und Sicherung des Verkehres wurde vor Allem die Ausarbeitung einer einheitlichen Verkehrsinstruction angestrebt.

Zu diesem Behufe wurde bereits von Vertretern der Bahnverwaltungen der Entwurf einer solchen Instruction ausgearbeitet und vorgelegt; jedoch erklärte eine grössere Anzahl Bahnverwaltungen, wie namentlich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die österreichische Nordwest- und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, anfänglich auch die galizische Carl Ludwig-Bahn, diesen Entwurf nur mit dem Vorbehalte meritorischer Aenderungen, welche durch locale und organisatorische Verhältnisse bedingt seien, annehmen zu können. Nachdem somit die beantragte Verkehrsinstruction den Charakter eines einheitlichen Reglements verloren hatte, so konnte sich das Handels-Ministerium nur darauf beschränken, im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Communications-Ministerium den erwähnten Entwurf als eine geeignete Grundlage für die Detail-Instructionen der einzelnen Kategorien des Bahnpersonales anzuerkennen und dessen Einführung auf jenen Bahnen, deren Verwaltungen dieselbe rückhaltslos anzunehmen bereit sind, mit einigen Modificationen zu genehmigen.

Da aber der grösste Werth darauf gelegt werden musste, dass wirklich einheitliche Verkehrsbestimmungen baldigst formulirt werden, welche ausnahmslos und buchstäblich für alle Bahnen bindend sein sollen, so wurden die Bahnverwaltungen gleichzeitig aufgefordert, in einem zu vereinbarenden, neu zu formulirenden Elaborate die allgemein anerkannten Grundzüge auszuscheiden.

In dem für die Verkehrssicherheit so wichtigen Signalisirungswesen bereiten sich mancherlei Aenderungen vor. So wurden neuerdings mit dem Erlasse vom 15. April 1875 die Bestimmungen der allgemeinen Signalisirungsvorschrift über die Quittirungssignale aufgehoben, und mit weiteren Verordnungen einigen Bahnen die Bewilligung ertheilt, die Stationsdeckungssignale in Haltestellen ohne Nebengeleise und in Stationen solcher Flügelbahnen, auf welchen nur eine Maschine den Dienst versieht, aufzulassen, sowie mechanische Stationsdeckungssignale gegen elektrische (System Langié) auszuwechseln.

Gleichzeitig wurden die Bahnverwaltungen aufgefordert, auf Grundlage einer eindringlichen Revision der Signalisirungs-Vorschrift vom Jahre 1872 eine neue Signalisirungsvorschrift zu entwerfen. Die Bahnverwaltungen sind dieser Aufforderung auch nachgekommen und haben einen Entwurf zur Vorlage gebracht, in welchen alle Abänderungen aufgenommen wurden, die sich auf Grundlage der gemachten Erfahrungen im Laufe der Zeit als nothwendig ergeben hatten. Gleichwohl mussten die Bahnverwaltungen zur Ausarbeitung eines neuen Entwurfes veranlasst werden, da es sich als wünschenswerth herausstellte, dass in der Signalvorschrift nur die Bezeichnung der zulässigen Signalmittel und die Bedeutung der mit denselben zu gebenden Zeichen aufgenommen, alle Bestimmungen über die Anwendung derselben aber den einschlägigen Detail-Instructionen überlassen werden.

Eine nicht zu unterschätzende Gefahr für den Bahnbetrieb stellte sich in einzelnen Fällen dadurch heraus, dass Bahnwächter verhaftet wurden, ohne dass hievon deren Vorgesetzte entsprechend verständigt worden wären. Um dies zu vermeiden, hat das Ministerium des Innern über Anregung des Handels-Ministeriums das zur Hintanhaltung von derlei Vorkommnissen Erforderliche veranlasst.

Weiters haben mehrere Vorkommnisse im ersten Halbjahre 1875 neuerlich dargethan, dass in der Befahrung der Weichen gegen die Spitze, eine permanente Gefährdung der Verkehrssicherheit liege. Um die Befahrung der Weichen gegen die Spitze bei zweigeleisigen Bahnen wo möglich ganz, bei eingeleisigen dagegen nach Thunlichkeit zu beseitigen, ergieng vorläufig eine Aufforderung an die Bahnen zur Vorlage eines Ausweises über sämmtliche auf den Hauptgeleisen gegen die Spitze befahrenen Wechsel und zur Angabe, ob auf den Linien derselben im Allgemeinen rechts oder links gefahren werde und welche Ausnahmen hiervon bestehen. Die auf Grund der eingelangten Berichte von der General-Inspection gestellten Anträge wurden den Bahnverwaltungen bekannt gegeben. Diese Anträge giengen dahin, dass für Doppelbahnen als Princip die Fahrt auf dem linken Geleise und die Vermeidung der gegen die Spitze zu befahrenden Wechsel aufgestellt, ferner auch für eingeleisige Bahnen Normen für die Einfahrt in die Stationen und die Anzahl der gegen die Spitze zu befahrenden Wechsel gegeben werden sollen. Hierüber hatten sich die Bahnverwaltungen nach Massgabe ihrer Verhältnisse und Erfahrungen zu äussern.

Die im Jahre 1875 stattgefundenen Unfälle und Verkehrsstörungen, welche weiter unten statistisch dargestellt werden, haben die Thätigkeit des Handels-Ministeriums in verschiedener Richtung in Anspruch genommen. Der bedeutendste und folgenschwerste Unfall war jener, der am 4. November nächst der Station Schwarzenau der Kaiser Franz Josef-Bahn stattgefunden und Anlass zu eingehenden Erhebungen über die Ursache dieses Unfalles gegeben hat.

Anlässlich der in den letzten Tagen des Monats November stattgehabten Rutschungen am Untersteine auf der Strecke Lend-Taxenbach der Kaiserin Elisabeth-Bahn (der Salzburg-Tiroler Linie) wurden Verfügungen getroffen, welche zur Sicherung des Bahnverkehres daselbst nothwendig erschienen.

Die häufigen Verkehrsunterbrechungen, welche im Monate November auf der Südbahn zwischen Wien und Wiener-Neustadt stattfanden, gaben Veranlassung, an die Südbahn-Gesellschaft die Aufforderung zu richten, für die Herstellung geeigneter Schnee-

schutzvorrichtungen längs der beiden von Wien nach Wiener-Neustadt führenden Strecken Sorge zu tragen.

Ueber Anregung des Statthalters von Triest wurden sämmtliche österreichische Bahnanstalten aufgefordert, dem Publicum durch Notizen in den öffentlichen Blättern von Verkehrsunterbrechungen und von deren voraussichtlicher Dauer Mittheilung zu machen; in dieser Richtung wurden von den Bahnverwaltungen auch zusagende Erklärungen abgegeben.

Hervorzuheben ist noch, dass die ausländischen Bahnverwaltungen, in deren Betriebe auch auf österreichischem Gebiete liegende Strecken stehen, anlässlich eines in der Station Mittelgrund der sächsischen Staatsbahn vorgekommenen und nicht zur Anzeige an die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen gebrachten Unfalles eingeladen wurden, den auf den österreichischen Strecken exponirten Organen die Erstattung dieser Anzeigen über vorkommende Unfälle aufzutragen.

Die Pflege der Unfallsstatistik und die Erhebung der Ursachen, sowie die Berathung der Mittel zur Hintanhaltung von Unfällen ist, wie bereits im vorjährigen amtlichen Berichte erwähnt, einem aus Mitgliedern der gemeinschaftlichen Directoren-Conferenz bestehenden Comité übertragen, welches zu Anfang des Jahres 1875 seine constituirende Sitzung abgehalten und die Art seiner Geschäftsbehandlung geregelt hat.

Entsprechend einem Antrage dieses Comités wurde mit Erlass vom 1. September 1875 bestimmt, dass in Hinkunft die telegraphischen Anzeigen vom Untauglichwerden von Locomotiven, sowie die Vorlage des bezüglichen Erhebungsactes an die General-Inspection nur dann zu erfolgen hat, wenn das Untauglichwerden bei verkehrenden Zügen stattfindet und hiedurch Züge mit Personenbeförderung überhaupt, Frachtenzüge dagegen wesentlich in ihrem Verkehre gestört werden. Ebenso wurde dem weiteren Antrage der Unfallscommission, dass deren Cumulativberichte nur halbjährig zu erstatten sind, Folge gegeben. Unter den auf das Unfallswesen Bezug habenden Verfügungen ist endlich noch der Circularerlass des Handels-Ministeriums vom 30. September 1875 zu erwähnen, womit den Bahnverwaltungen die Aufnahme des Esmarch'schen Apparates zur Stillung von Blutungen als Bestandtheil der bei Personenzügen mitzuführende Rettungskästen empfohlen wurde.

Die im Jahre 1875 vorgekommenen aussergewöhnlichen Bahnereignisse ergeben, nach ihren Veranlassungen und Wirkungen geordnet, nachstehendes Bild:

Die Zahl der Bahnereignisse, welche Störungen des Betriebes zur Folge hatten, belief sich, bei einer Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen von 1348·52 Meilen, auf 1197. Von denselben ereigneten sich 1087 bei fahrenden Zügen, mit Einschluss des Aufenthaltes derselben auf den Bahnhöfen, und 110 auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

Die aussergewöhnlichen Ereignisse bei fahrenden Zügen gruppiren sich nach ihren Veranlassungen, verglichen mit dem Vorjahre, in folgender Weise:

Digitized by Google

Veranlassung	Anzahl 1875	Anzahl 1874	Procente 1875	Procente 1874
Atmosphärische Ereignisse	146	130	13·43	7·50
Hindernisse auf der Bahn:				
zufällige	44	38	4·05	2·76
absichtliche	2	1	0·18	0·07
Nachlässigkeit im Dienste	25	30	2·30	2·18
Falsche Handhabung:				
der optischen Signale	5	6	0·46	0·44
„ telegraphischen Signale	1	2	0·09	0·15
„ Weichen	55	94	5·06	6·84
bei Führung der Locomotiven	9	33	0·83	2·40
anderer Betriebseinrichtungen	30	24	2·76	1·75
Mangelhafter Zustand der Bahn:				
des Unterbaues	7	3	0·65	0·22
„ Oberbaues	15	18	1·38	1·31
der Weichen	6	14	0·55	1·02
anderer Constructionstheile	2	4	0·18	0·29
Schadhaftwerden der Fahrzeuge:				
der Locomotiven und Tender, und zwar:				
der Achsen	28	44	2·58	3·20
„ Räder	38	26	3·50	1·89
„ Federn	19	28	1·75	2·04
„ Kessel und Siederohre	70	140	6·44	10·18
anderer Theile	157	277	14·44	20·16
aus unbekannten Ursachen	2	66	0·18	4·80
der Wagen, und zwar:				
der Achsen	13	38	1·20	2·76
„ Räder	27	20	2·49	1·46
„ Federn	6	3	0·55	0·22
„ Bremsen	1	5	0·09	0·36
„ Kuppelungen	15	10	1·38	0·73
anderer Theile	2	18	0·18	1·31
aus unbekannten Ursachen	8	4	0·74	0·29
Unbekannte Ursachen	51	47	4·69	3·42
Aussergewöhnliche Ereignisse, welche Verletzungen und Tödtungen von Personen zur Folge hatten, und deren Veranlassungen sich in keine der vorhergehenden Aufzählungen einreihen lassen	303	278	27·87	20·25
Summe	1087	1374	100·00	100·00

Die aussergewöhnlichen Ereignisse bei fahrenden Zügen verursachten:

Folgen der Ereignisse	Anzahl		Procente	
	1875	1874	1875	1874
Zusammenstösse:				
durch Aufeinanderfahren von Maschinen und Zügen, welche einander auf demselben Geleise folgten	13	21	1·20	1·53
durch Gegeneinanderfahren auf doppelgeleisiger Bahn oder in den Stationen in Folge Begegnung in entgegengesetzter Richtung verkehrender Fahrbetriebsmittel, oder durch Anfahren an stehende Fahrbetriebsmittel	8	27	0·74	1·97
durch Gegeneinanderfahren auf eingeleisigen Strecken	8	7	0·74	0·51
Entgleisungen	243	296	22·35	21·54
Andere Betriebsstörungen	512	745	47·10	54·22
Verletzungen und Tödtungen von Personen ohne Behinderung des Bahnbetriebes	303	278	27·87	20·23
Summe	1.087	1.374	100·00	100·00

Als weitere Folgen der angegebenen Ereignisse ergaben sich in den beiden, in Betracht gezogenen Jahren:

	Anzahl 1875	Anzahl 1874
Zerstörungen und Beschädigungen an Locomotiven	67	94
" " " " Tendern	30	15
" " " " Personenwagen	31	21
" " " " Lastwagen	369	354
" " " " der Bahn und anderen Betriebseinrichtungen	71	92
Zugsverspätungen	781	950

Die zweite Kategorie der aussergewöhnlichen Ereignisse auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen, gruppirt sich nach ihren Veranlassungen, im Vergleiche mit dem Vorjahre, folgendermassen:

Veranlassung	Anzahl		Procente	
	1875	1874	1875	1874
Fälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber Fahrzeuge bedeutend beschädigt wurden durch:				
Rangiren der Züge	13	18	11·82	7·32
Anfahren der Züge an still-stehende Wagen	3	3	2·73	1·22
Entgleisung	13	23	11·82	9·35
Unrichtiges Stellen der Weichen	10	14	9·09	5·68
Achsbrüche	1	6	0·91	2·44
Sonstige Ursachen	7	15	6·36	6·10
Fälle, bei denen Personen beschädigt oder getödtet worden sind durch:				
Rangiren der Züge	23	53	20·91	21·55
Sonstige Ursachen	40	114	36·36	46·34
Summe	110	246	100·00	100·00

Durch die vorerwähnten Ereignisse entstanden in den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen in den beiden in Betracht gezogenen Jahren:

	Anzahl 1875	Anzahl 1874
Zerstörungen und Beschädigungen an Locomotiven	19	11
„ „ „ „ Tendern	4	—
„ „ „ „ Personenwagen	—	3
„ „ „ „ Lastwagen	40	61
„ „ „ „ der Bahn und anderen Betriebseinrichtungen	17	26
Zugsverspätungen	17	35

An diesen Ereignissen trugen 545 Bahnbedienstete Schuld, welche von Seiten der Bahnverwaltungen unter Zustimmung oder über Auftrag des Handels-Ministeriums und der General-Inspection im Disciplinarwege bestraft wurden.

Infolge der früher aufgezählten aussergewöhnlichen Ereignisse wurden 176 Bahnbedienstete, und zwar 153 durch eigenes Verschulden oder durch Zufall und 23 durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe, sowie 73 fremde Personen, und zwar

66 durch eigenes Verschulden oder durch Zufall und 7 durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe beschädigt. Unter den früher erwähnten 66 fremden Personen waren 9, welche die Geleise in selbstmörderischer Absicht betraten.

Das Verhältniss der Beschädigungen von Bahnbediensteten und fremden Personen zur Meilenzahl der Bahnlängen der österreichischen Eisenbahnen, ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden, Zufall oder Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe, stellt sich daher im Jahre 1875, wie folgt:

1 beschädigter Bahnbediensteter auf 7·69 Bahnmeilen,

1 beschädigte fremde Person auf 18·49 Bahnmeilen.

Die Ziffer der absoluten Gefährdung (Procentsatz zur Bahnlänge) rücksichtlich der Beschädigungen von Bahnbediensteten stellte sich im Jahre 1874 auf 18·23 Procent, im Jahre 1875 auf 13·04 Procent, jene der fremden Personen beziehungsweise auf 4·04 Procent und 5·41 Procent und es zeigt sich somit in dem Gegenstandsjahre bei der ersteren eine Abnahme von 5·19 Procent, dagegen bei der letzteren ein Zuwachs von 1·37 Procent. Von diesen Beschädigungen wurden betroffen:

1. bei fahrenden Zügen:

a) durch eigene Schuld oder durch Zufall 84 Bahnbedienstete und 50 fremde Personen;

b) durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe 10 Bahnbedienstete und 5 fremde Personen.

2. Bei sonstigen Bahnereignissen:

a) durch eigene Schuld oder durch Zufall 69 Bahnbedienstete und 16 fremde Personen;

b) durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe 13 Bahnbedienstete und 2 fremde Personen.

Von den bei fahrenden Zügen in Folge eigener Schuld oder durch Zufall beschädigten 84 Bahnbediensteten wurden 42 durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes, 17 durch unvorsichtiges Betreten der Bahn und 25 aus sonstigen Ursachen beschädigt.

Von den bei fahrenden Zügen in Folge eigener Schuld oder durch Zufall beschädigten 50 fremden Personen wurden 29 durch unvorsichtiges oder unbefugtes Betreten der Bahn, 9 in Folge Betretens der Bahn in selbstmörderischer Absicht und 12 aus sonstigen Ursachen beschädigt.

Von den bei den sonstigen aussergewöhnlichen Bahnereignissen in Folge eigener Schuld oder durch Zufall beschädigten 69 Bahnbediensteten wurde 1 beim unzeitigen oder unvorsichtigen Besteigen oder Verlassen der Fahrzeuge, 20 durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge, 2 durch unzeitiges Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten der Geleise, 34 durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes und 12 aus sonstigen Ursachen beschädigt.

Von den bei diesen Ereignissen in Folge eigener Schuld oder durch Zufall beschädigten 16 fremden Personen wurden 8 in Folge unbefugten oder unvorsichtigen Betretens der Bahn, der Bahnhöfe oder der Geleise und 8 aus sonstigen Ursachen beschädigt.

Getödtet wurden 85 Bahnbedienstete, und zwar 82 durch eigenes Verschulden oder durch Zufall, 3 durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe, sowie 91 fremde Personen, und zwar 90 durch eigenes Verschulden oder durch Zufall, und 1 durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe. Von den genannten 90 getödteten fremden Personen waren 27 Selbstmörder.

Das Verhältniss der Tödtungen von Bahnbediensteten und fremden Personen überhaupt, ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden, Zufall oder Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe, stellt sich zur Meilenzahl der Bahnlängen der österreichischen Eisenbahnen, wie folgt:

1 getödteter Bahnbediensteter auf 15·88 Bahnmeilen.

1 getödtete fremde Person auf 14·83 Bahnmeilen.

Die Ziffer der absoluten Gefährdung rücksichtlich der Tödtungen von Bahnbediensteten betrug daher 6·29 Procent und von fremden Personen 6·74 Procente. Dieselbe hat gegen das Vorjahr, wo sie sich beziehungsweise auf 8·49 Procent und 6·82 Procent belief, bei den ersteren um 2·20 Procent und bei den letzteren um 0·08 Procent abgenommen.

Von den vorerwähnten 176 Tödtungen enthalten:

1. Auf die aussergewöhnlichen Ereignisse bei fahrenden Zügen:

a) durch eigene Schuld oder durch Zufall 58 getödtete Bahnbedienstete, 85 fremde Personen;

b) durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe 3 getödtete Bahnbedienstete.

2. Auf sonstige aussergewöhnlichen Bahnereignisse:

a) durch eigene Schuld oder durch Zufall 24 getödtete Bahn bedienstete, 5 getödtete fremde Personen;

b) durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe 1 getödtete fremde Person.

Von den bei fahrenden Zügen in Folge eigener Schuld oder durch Zufall getödteten 58 Bahnbediensteten wurden durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes 26, durch unvorsichtiges Betreten der Bahn 14 und aus sonstigen Ursachen 18 getödtet.

Von den bei fahrenden Zügen in Folge eigener Schuld oder durch Zufall getödteten 85 fremden Personen wurden 51 durch unvorsichtiges oder unbefugtes Betreten der Bahn, 27 in Folge Betretens der Bahn in selbstmörderischer Absicht und 7 aus sonstigen Ursachen getödtet.

Von den bei den sonstigen aussergewöhnlichen Bahn-Ereignissen in Folge eigener Schuld oder durch Zufall getödteten 24 Bahnbediensteten wurden 9 durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge, 7 durch unzeitiges Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten der Geleise, 7 durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes und 1 aus anderen Ursachen getödtet.

Von den bei diesen Ereignissen in Folge eigener Schuld oder durch Zufall getödteten 5 fremden Personen wurden 1 in Folge unbefugten oder unvorsichtigen

Digitized by Google

Betretens der Bahn, der Bahnhöfe oder der Geleise und 4 aus anderen Ursachen getödtet.

Von den auf den österreichischen Eisenbahnen während des Betriebsjahres 1875 beförderten Passagieren wurden überhaupt 21 beschädigt, und zwar 19 durch eigenes Verschulden oder Zufall und 2 durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe.

Vergleicht man die Beschädigungen von Passagieren überhaupt ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden, Zufall oder Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe mit der Meilenzahl der Bahnlängen der österreichischen Eisenbahnen, so entfällt 1 beschädigter Passagier auf 64·27 Bahnmeilen, und es ergiebt sich die Ziffer der absoluten Gefährdung rücksichtlich der Beschädigungen von Passagieren mit 1·55 Procent, während sie sich im Jahre 1874 auf 2·14 Procent stellte, daher sie im Jahre 1875 um 0·59 Procent abgenommen hat.

Von diesen Beschädigungen kamen 20 bei fahrenden Zügen und 1 bei den sonstigen aussergewöhnlichen Bahnereignissen vor.

Von den bei fahrenden Zügen in Folge eigener Schuld oder durch Zufall beschädigten 18 Passagieren wurden 2 in Folge von Unvorsichtigkeit beim Einsteigen oder Verlassen der Züge, 1 in Folge eigenmächtigen Oeffnens der Wagenthür und 15 aus sonstigen Ursachen beschädigt.

Bei den sonstigen aussergewöhnlichen Bahnereignissen wurde 1 Passagier in Folge eigener Schuld beim Verlassen des Zuges beschädigt.

Von den auf den österreichischen Bahnen während des Betriebsjahres 1875 gefahrenen Passagieren wurden 9 aus eigenem Verschulden, resp. durch Zufall getödtet.

Bezüglich der Tödtungen von Passagieren überhaupt entfällt 1 Passagier auf 149·97 Bahnmeilen.

In dieser Richtung ergiebt sich die Gefährdungsziffer mit 0·67 Procent, also um 0·59 Procent höher als im Vorjahre, wo dieselbe 0·08 Procent betrug.

Von den erwähnten Passagieren wurden bei fahrenden Zügen 8 und bei sonstigen Bahn-Ereignissen 1 getödtet.

Im Jahre 1875 wurden auf den Bahnen oder in den Bahnhöfen aus Anlass des Bahnbetriebes 270 Personen beschädigt, und zwar 238 aus eigenem Verschulden und durch Zufall (darunter 9 Personen, welche die Geleise in selbstmörderischer Absicht betraten) und 32 durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe.

Es entfällt daher 1 solche Beschädigung auf 5·00 Bahnmeilen.

Die Beschädigungsziffer hat mit Rücksicht auf den Bahnlängenzuwachs der österreichischen Eisenbahnen von 1874 auf 1875 um 4·41 Procent abgenommen.

Aus Anlass des Bahnbetriebes wurden im Jahre 1875 im Ganzen 185 Personen getödtet, wovon 181 aus eigenem Verschulden oder durch Zufall (darunter 27 Personen, die den Tod freiwillig suchten) und 4 durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe.

Es entfällt daher 1 Tödtung auf 7·30 Bahnmeilen.

Im Allgemeinen haben die Tödtungen mit Rücksicht auf den Bahnlängenzuwachs der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1875 um 1·67 Procent abgenommen.

Digitized by Google

Nach den gepflogenen Erhebungen befanden sich die betroffenen 455 Individuen in 56 Fällen bei fahrenden Zügen, in 270 Fällen bei Dienstesverrichtungen und in 129 Fällen unerlaubter oder zufälliger Weise im Bahnrayon.

Aus Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe wurden im verflossenen Jahre beim Bahnbetriebe auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn 2 Passagiere beschädigt.

Es entfiel somit 1 beschädigter Passagier auf 674·88 Bahnmeilen. Bezüglich der Beschädigungen von Passagieren im Jahre 1875 ergiebt sich als Ziffer der relativen Gefährdung 0·15 Procent, welche sich im Vergleiche zum Vorjahre (0·87 Procent) um 0·72 Procent niedriger stellt.

Auf den österreichischen Bahnen entfiel von dem im Jahre 1874 durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe getödteten 5 Bahnbediensteten 1 auf 252·31 Bahnmeilen, im Jahre 1875 jedoch von den 3 getödteten Bahnbediensteten 1 auf 449·92 Bahnmeilen.

Somit ergiebt sich die Ziffer der relativen Gefährdung in dieser Richtung im Jahre 1875 mit 0·22 Procent, daher um 0·18 Procent niedriger als im Vorjahre (0·40 Procent).

Von den im Jahre 1874 durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe beschädigten 50 Bahnbediensteten entfiel 1 auf 25·23 Bahnmeilen, im Jahre 1875 jedoch von den 23 beschädigten Bahnbediensteten 1 auf 58·68 Bahnmeilen.

Die Ziffer der relativen Gefährdung der Bahnbediensteten in Bezug auf Beschädigungen betrug 1875 daher 1·70 Procent, das ist um 2·27 Procent weniger als 1874 (3·97 Procent).

Auf den österreichischen Bahnen entfiel im Jahre 1874 durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe 1 getödtete fremde Person auf 315·39 Bahnmeilen, im Jahre 1875 jedoch 1 getödtete fremde Person auf 1349·76 Bahnmeilen.

Im Jahre 1874 wurden durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe 4 fremde Personen beschädigt, daher entfiel 1 auf 315·39 Bahnmeilen, im Jahre 1875 jedoch von 7 beschädigten fremden Personen 1 auf 192·82 Bahnmeilen.

Folglich stellt sich die Ziffer der relativen Gefährdung der fremden Personen bezüglich der Beschädigungen im Jahre 1875 auf 0·52 Procent, welche im Vergleiche mit dem Vorjahre (0·32 Procent) um 0·20 Procent höher erscheint.

Von gerichtlichen Ahndungen gelangten zur Kenntniss der General-Inspection bei 1197 Bahnereignissen 5 Fälle, von welchen 4 auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn und 1 auf der Kronprinz Rudolf-Bahn bei fahrenden Zügen vorkamen.

Mit Rücksicht auf den Zuwachs der Bahnlängen im Jahre 1875 gegen das Jahr 1874 um 6·99 Procent ist die Zahl der aussergewöhnlichen Ereignisse im Allgemeinen um 39·73 Procent kleiner geworden.

Die Resultate der bisher für das jüngst abgelaufene Septennium veröffentlichten Aufzeichnungen ergeben nachstehende kurze Uebersicht der Folgen von Unglücksfällen, welche aus Anlass des Bahnbetriebes entstanden sind, und in welchen Passagiere durch Verschulden der Bahnanstalten und ihrer Organe Schaden gelitten haben.

Im Jahre	bei einer Gesammtlänge der Eisenbahnen der österreichischen Reichshälfte in Meilen	bei einer Personenbeförderung von	wurden Passagiere		sind im Ganzen Passagiere verunglückt
			beschädigt	getödtet	
1869	680.63	16,790.529	11*)	2	13
1870	789.95	19,400.166	4	2	6
1871	954.44	22,115.837	2	.	2
1872	1.106.91	25,375.016	18	2	20
1873	1.219.62	30,491.554	24**)	1	25
1874	1 261.56	28,903.700	11	.	11
1875	1.348.52	26.927.922	2	.	2
	Zusammen	170,001.724	72	7	79

*) Hořowitzer Bahnunfall. **) Unfall auf der Ungarischen Westbahn: 10 Passagiere verwundet, 1 getödtet.

Es entfallen also auf ein Jahr dieses Septenniums im Durchschnitte ungefähr 10 beschädigte, 1 getödteter und überhaupt 11 verunglückte Passagiere.

Zieht man die durchschnittliche Länge der österreichischen Bahnen in diesem Septennium mit 1051·66 Meilen und eine durchschnittliche Personenbeförderung von 24,286.389 Passagieren per Jahr in Rechnung, so entfällt auf:

105·16 Bahnmeilen 1 beschädigter,
1.051·66 " 1 getödteter,
95·60 " 1 verunglückter Passagier überhaupt.

Ferner entfällt auf

2,428.639 beförderte Passagiere 1 beschädigter,
24,286.389 " " 1 getödteter,
2,207.853 " " 1 verunglückter Passagier überhaupt.

2. Schifffahrt und Wasserbauwesen.

Seegesetzgebung. Die von der königl. grossbritannischen Regierung mit der Merchant-Shipping-Act vom Jahre 1873 eingeführten Noth- und Lootsensignale, wurden einverständlich mit dem königl. ungarischen Handels-Ministerium und in Uebereinstimmung mit den Regierungen der wichtigeren Seestaaten durch die Verordnung des Handels-Ministeriums vom 15. Mai 1875, R. G. Bl. Nr. 77, auch für die öster-

Digitized by Google

reichische Handelsmarine vorgeschrieben. Die in dieser Verordnung angeführten Signale finden in der österreichischen Handelsmarine seit 1. Juli 1875 Anwendung im Falle der Noth oder in jenem des Bedarfes eines Lootsen, und zwar sowohl in der Correspondenz zwischen Schiffen, als auch in jener zwischen diesen und den Semaphoren, Signalstationen, Seeleuchten, Häfen u. dgl.

Bei Gelegenheit der Verlautbarung dieser Verordnung wurde unsern Seefahrern eine Verfügung der Marine-Section des Reichs-Kriegs-Ministeriums bekannt gegeben, wonach die englischen Lootsensignale auch in der Kriegsmarine jedoch mit dem Vorbehalte eingeführt wurden, dass das in Sr. Majestät Kriegsmarine vorgeschriebene Signalsystem nach wie vor zum eigenen Gebrauche der Schiffe im Inlande, wie im Auslande unverändert weiter zu gelten habe.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Registrirung der Seehandelsschiffe wurde mit Allerh. Ermächtigung vom 8. März 1875 im Reichsrathe zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht.

Gleichzeitig haben die in dem amtlichen Berichte für das Jahr 1874, Seite 107, erwähnten Verhandlungen behufs Revision des internationalen Seesignal-Codex und behufs Herbeiführung einer Vereinbarung über das Signalisirungswesen zur See überhaupt ihren Fortgang genommen. Ueber Auftrag des Handels-Ministeriums hat die Seebehörde in Triest den Entwurf eines Programmes ausgearbeitet, wonach die Berathungen der zu dem gedachten Zwecke in Aussicht genommenen internationalen Conferenz stattzufinden hätten. Der vorgelegte Programmsentwurf wurde nur in der Richtung einer Modification unterzogen, damit die Erörterung von Fragen, die nicht ausschliesslich das Signalisirungswesen zur See betreffen, von vornherein hintangehalten und so die Aussicht auf günstige Aufnahme des österreichischen Vorschlages Seitens der Seestaaten erhöht werde, eine Abänderung, welcher seither auch das königl. ungarische Handels-Ministerium vollkommen beigestimmt hat.

Die am 28. 16. März 1874 zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Griechenland abgeschlossene Convention, betreffend die gegenseitige Auslieferung desertirter Matrosen, wurde, nachdem der Austausch der Ratificationsinstrumente am 25. März 1875 in Athen stattgefunden hat, im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1875, Nr. 70, publicirt.

Seedienst. Die k. k. Seebehörde in Triest begieng am 1. Mai 1875 das Fest ihres fünfundzwanzigjährigen Bestandes und hat aus diesem Anlasse mit Genehmigung des Handels-Ministeriums eine vom Secretär derselben, Ernst Becher, verfasste Druckschrift „Die österreichische Seeverwaltung 1850—1875“ veröffentlicht, welche ein übersichtliches Bild über das, was in dem abgelaufenen Vierteljahrhundert auf dem Gebiete des Seewesens erstrebt und geleistet wurde, bietet.

Die Verordnung des Handels-Ministeriums vom 5. Juli 1874, R. G. Bl. Nr. 102, betreffend die Beiziehung von Beisitzern aus dem Seeschiffer- und Handelsstande zu den Berathungen der Seebehörde, gelangte im abgelaufenen Jahre zur Durchführung, indem über Vorschlag der Handels- und Gewerbekammern des österreich-illyrischen und dalmatinischen Küstengebietes zwölf solche Beisitzer, und zwar vier von der Kammer in Triest, und je zwei von den Kammern in Rovigno, Zara, Spalato und Ragusa bezeichnete Beisitzer aus dem Rheder- und Schifferstande ernannt wurden.

Digitized by Google

Mehrere im Stande der Hafen- und Seesanitätsämter des dalmatinischen Küstengebiets vorgenommene Aenderungen hatten hauptsächlich die Vereinfachung des Dienstes, sowie auch die Erzielung möglichster Ersparungen in den Regieauslagen zum Zwecke; hieher gehören die Vereinigung des Nebenzoll-, Salzverschleiss-, Hafen-, Seesanitäts- und Domänen-Amtes zu Pago mit dem dortigen Salzniederlagsamte, die provisorische Errichtung einer mit dem Hauptzollamte in Cattaro vereinigten Hafen- und Seesanitätsagentie daselbst (1. Mai 1875), die provisorische Umwandlung der mit dem Nebenzollamte in Kuciste vereinigten Hafen- und Seesanitätsagentie in eine Hafen- und Seesanitätsexpositur mit der Dependenz von der Hafen- und Seesanitätsdeputation in Curzola (1. September 1875) und die Umwandlung der Hafen- und Seesanitätsdeputation in S. Pietro della Brazza in eine Hafen- und Seesanitätsagentie (1. Juli 1875), welche mit dem dortigen Nebenzollamte vereinigt wurde und auch die Ermächtigung zur Ausfertigung der Seedienstbücher für das ganze Territorium der Insel Brazza erhielt.

Zur Erleichterung des Verkehres der kleineren Handelsschiffe zwischen Triest und Capo d'Istria wurde denselben das Zugeständniss ertheilt, dass die auf den Schiffen nach der zollamtlichen Abfertigung zur Verladung gekommenen Waaren erst bei der Ankunft im Bestimmungshafen anzumelden seien.

Eine im Jahre 1875 hinausgegebene Specialverordnung auf dem Gebiete des Signalwesens hatte den Zweck, Missverständnissen über die Bedeutung der auf die Steuermanöver Bezug habenden Commandoworte an Bord von Seehandelsschiffen vorzubeugen; hienach haben die Commandoworte „Steuerbord“ und „Backbord“, sowie alle hiefür dienlichen Zeichen stets die Seite zu bezeichnen, nach welcher das Schiff zu wenden hat, nicht die Richtung, in welcher das Steuer zu bedienen ist.

In Angelegenheit der Erfüllung der Wehrpflicht Seitens der Seeleute sind in den letzten Jahren von mehreren Handelskammern Petitionen behufs Gewährung von Erleichterungen in der Erfüllung dieser Pflicht, insbesondere behufs entsprechender Verwendung der als einjährig Freiwillige in S. M. Kriegsmarine dienenden Mercantil-Lieutenants und Capitäne eingebracht worden, welche zunächst den Seebehörden in Triest und Fiume zur Begutachtung auf Grund gemeinschaftlicher Berathung zugewiesen wurden. Ueber Verwendung des Handels-Ministeriums hat auch seither das Reichs-Kriegs-Ministerium einige erleichternde Bestimmungen erlassen.

Hienach ist zunächst den assentirten Berufs-Seeleuten der langen Fahrt und der grossen Küstenschiffahrt, welche durch eine spätere Einreihung in der Ausübung ihres Berufes derart gebunden sein würden, dass sie sich in der Zwischenzeit der Assentirung und Einreihung nur schwer oder gar nicht den nöthigen Lebensunterhalt verschaffen könnten, der unmittelbare Eintritt in die active Dienstleistung gestattet. Den Seeleuten der kurzen Fahrt und kleinen Küstenschiffahrt ist zwar diese Begünstigung nicht gänzlich abgesprochen, dagegen eine unbedingte Berechtigung zum beliebigen Präsenzdienstantritte nicht zugestanden worden. Ferners wurde den patentirten Capitänen und Lieutenants der Handelsmarine, unter Voraussetzung absolvirter nautischer Studien und ohne die Vorbedingung der beendeten Studien an der unteren Abtheilung einer Mittelschule, die Berechtigung zum einjährig freiwilligen Dienste, einvernehmlich mit den betreffenden Ministerien beider Reichshälften

Digitized by Google

zugestanden, und dieses Zugeständniss mit der im Normal-Verordnungsblatt (34. Stück ex 1874) enthaltenen Circularverordnung des Reichs-Kriegs-Ministeriums vom 27. August 1874, Abthl. 2, Nr. 6204, verlautbart; auf Seeleute, welche nicht patentirte Mercantilofficiere sind, konnte dagegen dieses Zugeständniss nicht ausgedehnt werden. Zugleich wurde die im §. 102, Punkt 1, der Instruction zur Ausführung des Wehrgesetzes aufgenommene Begünstigung, in Betreff der Reisebewilligungen in's Ausland, auf jene stellungspflichtigen Berufs-Seeleute ausgedehnt, welche in der 1. Altersclasse in die Ersatzreserve eingetheilt, zeitlich befreit und zur Zurückstellung classificirt wurden und diese Altersclasse noch nicht überschritten haben, so dass die politischen Behörden in der Lage sind, bei Ertheilung von Seereisebewilligungen, dem Bedürfnisse der maritimen Bevölkerung Rechnung zu tragen. Was schliesslich die Verwendung der Offiziere der Handelsmarine auf S. M. Kriegsschiffen betrifft, so enthält die mit dem Marine-Normal-Verordnungsblatte, XX. Stück vom 20. September 1870, verlautbarte Vorschrift über das Verfahren mit den einjährig Freiwilligen von ihrem Eintritte in S. M. Kriegsmarine bis zu ihrer Uebersetzung in die Reserve, im Punkt 20 die Bestimmung, wornach alle einjährig Freiwilligen sowohl an Bord S. M. Schiffe, als am Lande von den niederen Reinigungs- und niederen Corvéearbeiten, welche zum Fachberufe nicht gehören, enthoben sind. Von der mit der kaiserlich deutschen Regierung getroffenen Vereinbarung, wonach in Hinkunft nur die Anheuerung solcher Staatsangehörigen auf den beiderseitigen Handelsschiffen gestattet ist, welche darthun können, dass der Uebernahme des fraglichen Schiffsdienstes in Bezug auf die Erfüllung der Wehrpflicht kein Hinderniss entgegen steht, wurden die k. und k. Consulatsämter, sowie die unterstehenden Hafenämter und die Handelscapitäne behufs Danachachtung verständigt.

Mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 6. Februar 1875 wurde, da die für die Civil-Staatsbeamten im Allgemeinen bestehende Uniformirungsvorschrift vom 21. August 1849 sich für die Executivorgane der Seeverwaltung nicht als praktisch erwiesen hat, und in der Organisirungsvorschrift des Hafen- und Sanitätsdienstes vom 19. April 1871 ausgesprochen wurde, dass die Functionäre des Hafen- und See-Sanitätsdienstes unterster Instanz eine dem Marinebrauche entsprechende Uniform erhalten sollen, für das genannte Personale eine neue Uniformirungsvorschrift genehmigt.

Anlässlich einer transatlantischen Missionsreise S. M. Corvette Dandolo, auf welcher dieselbe im Jahre 1876, zur Zeit der Weltausstellung zu Philadelphia, in Nordamerika ankommen und dort einige Zeit verweilen wird, hat das Handels-Ministerium die Seebehörde angewiesen, dem Commandanten dieses Schiffes in einer dem Zwecke der Mission förderlichen Weise entgegenzukommen, andererseits dem Ministerium des Aeussern als wünschenswerth bezeichnet, dass das Commando der genannten Corvette jene Wahrnehmungen von Interesse und Bedeutung mittheile, welche in Beziehung auf Schiffahrtseinrichtungen, Seeleuchtenwesen, Betonnung u. dgl. gemacht würden, wie nicht minder, dass dasselbe dem Verhalten und dem Verkehre der nationalen Handelsschiffe im Auslande sein Augenmerk zuwende. Gleichzeitig wurde um die geeignete Ingerenz des Commando's in dem Falle ersucht, als selbe anlässlich der internationen Ausstellung in Philadelphia und mit Rücksicht auf den

Aufenthalt des Dandolo dortselbst, in irgend einer Beziehung wünschenswerth erscheinen sollte.

An der im Jahre 1876 in Brüssel stattfindenden internationalen Ausstellung für Gesundheits- und Rettungszwecke wird sich die Seeverwaltung der im Reichsrathe vertretenen Länder entsprechend betheiligen und Karten, Pläne und Programme der bestehenden Seeleuchten, Nebelsignalvorrichtungen und Untiefenbezeichnungen, an der österreichisch-illyrischen und dalmatinischen Küste exponiren.

Seeschiffsaichung. Nachdem die Regierungen der Königreiche Schweden, Spanien und der Niederlande mit den Decreten vom 15. Mai 1874, 2. December 1874 und 3. Juni 1875 ein den Beschlüssen der internationalen Commission von Konstantinopel 1873 conformes Schiffsvermessungssystem eingeführt haben, wurde die Gleichstellung des in den Messbriefen der beiderseitigen Seehandelsschiffe angegebenen Tonnengehaltes vereinbart und in der Verlautbarung dieser Uebereinkommen ausdrücklich anerkannt, dass die beiderseitigen Handelsschiffe von der Verpflichtung einer nochmaligen Vermessung in den Häfen des anderen Vertragsstaates enthoben sind.

Anlässlich eines in Memel vorgekommenen Falles, dass ein daselbst liegendes österreichisches Barkschiff, obwohl dasselbe mit einem ordnungsmässigen Aichungscertificat auf Grund des Gesetzes vom 15. Mai 1871 nach Regel I versehen war, von der dortigen deutschen Hafenbehörde einer abermaligen Aichung unterzogen wurde, hat das Handels-Ministerium die erforderlichen Schritte eingeleitet, damit in Gemässheit des am 1. Januar 1873 eingeführten Reciprocitätsverhältnisses in der Anerkennung des in den Messbriefen angegebenen Tonnenmasses der österreichisch-ungarischen und der deutschen Seehandelsschiffe, in Hinkunft ähnlichen Vorfällen vorgebeugt werde. In Folge dessen hat das deutsche Reichskanzleramt mitgetheilt, dass die Nachvermessung des erwähnten Schiffes von dem königlichen preussischen Haupt-Zollamte zu Memel lediglich in Folge einer irrthümlichen Auffassung der ihm ertheilten Anweisung vorgenommen wurde, dass dem Schiffe kein Nachtheil bei Entrichtung der Hafenabgabe entstanden ist, und dass solchen Missverständnissen für die Zukunft durch entsprechende Anordnungen vorgebeugt worden ist.

In einem ähnlichen Falle, wonach mehrere Schiffe des österreichisch-ungarischen Lloyd, die mit den vorschriftsmässigen Certificaten versehen waren, im Suezcanale von den Agenten der Gesellschaft einer Nachmessung unterzogen wurden, ist durch das Ministerium des Aeussern darauf hingewirkt worden, dass ein derartiger, den Beschlüssen der 1873 zu Konstantinopel abgehaltenen internationalen Tonnencommission zuwiderlaufender Vorgang abgestellt und die von den Lloyddampfern reglementswidrig abverlangten Gebühren rückerstattet werden.

Stand der Handelsflotte. Die österreichische Handelsflotte hatte mit Ende des Jahres 1875 einen Stand von 6926 Fahrzeugen mit einem Tonnengehalt von 257.131 Tonnen, einer Bemannung von 24.886 Personen und 14.128 Pferdekräften der Dampfmaschinen. Die Vertheilung der Handelsflotte nach Küstengebieten und die analogen Ziffern für das ungarisch-kroatische Küstenland bietet die nachfolgende Uebersicht, welche auch einen Vergleich mit dem Vorjahre ermöglicht.

Digitized by Google

Stand der Handelsflotte mit Ende

Kategorie der Schiffe		Triest und Gebiet: Anzahl der Fahrzeuge	Tonnen-gehalt	Bemannung	Pferdekräfte
Segelschiffe:					
Schiffe weiter Fahrt	1874	75	30.901	747	.
	1875	65	28.606	657	.
Grosse Küstenfahrer	1874	12	1.155	69	.
	1875	13	1.512	81	.
Kleine Küstenfahrer	1874	25	782	94	.
	1875	35	838	124	.
Fischerbarken	1874	3	7	9	.
	1875	3	7	9	.
Numerirte Barken u. Lichterschiffe	1874	248	1.758	510	.
	1875	254	1.770	520	.
Dampfer	1874	95	58.053	2.560	18.273
	1875	92	55.963	2.404	17.102
Summe	1874	458	92.656	3.989	18.273
	1875	462	88.696	3.795	17.102
		Dalmatien			
Segelschiffe:					
Schiffe weiter Fahrt	1874	129	62.054	1.317	.
	1875	135	65.001	1.379	.
Grosse Küstenfahrer	1874	76	5.269	380	.
	1875	72	4.808	354	.
Kleine Küstenfahrer	1874	961	11.584	2.660	.
	1875	952	11.274	2.545	.
Fischerbarken	1874	1.300	3.520	4.941	.
	1875	1.307	3.535	4.977	.
Numerirte Barken u. Lichterschiffe	1874	2.043	4.404	5.056	.
	1875	2.296	5.135	5.545	.
Dampfer	1874	2	79	9	58
	1875	1	14	3	8
Summe	1874	4.511	86.910	14.363	58
	1875	4.763	89.767	14.803	8

der Jahre 1874 und 1875.

Görz und Gradiska				Istrien und quarnerische Inseln			
Anzahl der Fahrzeuge	Tonnengehalt	Bemannung	Pferdekräfte	Anzahl der Fahrzeuge	Tonnengehalt	Bemannung	Pferdekräfte
.	.	.	.	161	67.759	1.601	.
.	.	.	.	148	64.252	1.475	.
.	.	.	.	13	1.565	70	.
.	.	.	.	10	1.223	53	.
51	652	167	.	611	10.339	1.955	.
53	661	176	.	601	9.932	1.913	.
67	303	264	.	512	1.717	1.881	.
174	871	732	.	415	1.232	1.469	.
27	77	27	.	242	352	373	.
28	79	29	.	271	400	436	.
.	.	.	.	2	32	10	33
.	.	.	.	1	18	5	18
145	1.032	458	.	1.541	81.764	5.890	33
255	1.611	937	.	1.446	77.057	5.351	18

Gesammtsumme für die österr. Küstenländer				Ungarisch-kroatisches Kustenland			
365	160.714	3.665	.	151	64.881	1.565	.
348	157.859	3.511	.	156	67.763	1.619	.
101	7.989	519	.	12	1.437	73	.
95	7.543	488	.	14	1.014	57	.
1.648	23.357	4.876	.	197	2.506	582	.
1 641	22.705	4.758	.	203	2.754	604	.
1.882	5.547	7.095	.	77	141	169	.
1.899	5.645	7.187	.	67	142	154	.
2.560	6.591	5.966	.	105	138	248	.
2.849	7.384	6.530	.	74	140	158	.
99	58.164	2.579	18.364	6	540	44	151
94	55.995	2.412	17.128	4	276	28	89
6.655	262.362	24.700	18.364	548	69.643	2.681	151
6.926	257.131	24.886	17.128	514	72.089	2.620	89

Digitized by Google

Seehandel und Seefischerei. Da eine baldige Regelung der auf die Seefischerei bezüglichen Angelegenheiten immer mehr zur Nothwendigkeit wird, hat das Handels-Ministerium gemeinschaftlich mit dem Ackerbau-Ministerium und im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern, die Verhandlungen zur Ausarbeitung eines bezüglichen Gesetzentwurfes in Angriff genommen. Zunächst soll in Triest eine Commission zusammentreten, bei welcher auf Grund eines den Gegenstand erschöpfenden Programms die einschlägigen Fragen vom Standpunkt der Praxis und der Legislation erörtert werden sollen. Nachdem jedoch bis zum Zustandekommen des neuen Seefischereigesetzes, sowie bis zur Durchführung der neuen Bestimmungen desselben, noch einige Zeit verstreichen wird und den in den letzteren Jahren immer häufiger vorgebrachten Klagen der Küstenbewohner über irrationelle Ausbeutung und nachtheilige Ausübung des Fischereigewerbes die Berechtigung nicht abgesprochen werden kann, so hat das Handels-Ministerium Sorge getragen, dass die Einhaltung der rücksichtlich der Seefischerei dermal bestehenden Vorschriften durch die Organe der Seeverwaltung strenge überwacht werden.

Durch das zwischen der österreichisch-ungarischen und der kön. italienischen Regierung am 1. October 1869 abgeschlossene Uebereinkommen wurde der Gemeinde Grado ein Seegebiet zum ausschliesslichen Betriebe der Fischerei vorbehalten. Die Vertretung der genannten Gemeinde hat jedoch darüber Beschwerde geführt, dass die italienischen Fischer häufig auch innerhalb dieses reservirten Seegebietes den Fischfang betreiben. Um nun derartige Ueberschreitungen hintanzuhalten, haben sich die beiderseitigen Regierungen dahin geeinigt, dass durch eine internationale Commission die Grenze dieses reservirten Seegebietes ein für allemal festgestellt und durch Pflöcke am Strande bezeichnet werde. Diese Commission ist am 17. November 1875 in Gradisca zusammengetreten.

Der Sardellenfang wird an der istrischen Küste ausschliesslich mit dem Hängenetz (voiga) betrieben, während in Dalmatien diese Fischereiart nur auf die Umgebung einiger Inseln beschränkt ist. Die letztgedachte Einschränkung wurde während der Amtsdauer des französichen Provveditore Dandolo (1808) aus dem Grunde verfügt, um jene Fischer, welche den Sardellenfang mit Zugnetzen (tratta) betreiben, in der Ausübung dieses Gewerbes nicht zu stören; auch wurde das Hängenetz als der jungen Fischbrut gefährlich erklärt. Gegen diese Verfügung sind jedoch von Seite der Küstenbewohner wiederholt Vorstellungen eingebracht worden, die alle dahin gerichtet waren, dass auch für Dalmatien die Ausübung dieser Art der Sardellenfischerei zu gestatten wäre, nachdem dieselbe der jungen Fischbrut keineswegs Eintrag thue. Ueber die Frage der Schädlichkeit, beziehungsweise Zulässigkeit der Hängenetzfischerei wurden auch unter Zuziehung von Fachmännern vielfache Erhebungen gepflogen, welche alle die gänzliche Unschädlichkeit des gedachten Fischereibetriebes ausser Zweifel stellten. Aus diesem Grunde hat sich das Handels-Ministerium veranlasst gesehen, die Statthalterei in Zara einvernehmlich mit den Ministerien des Ackerbaues und des Innern zu beauftragen, eine provisorische Verordnung zu erlassen, wonach die Fischerei mit dem Hängenetz unter Beobachtung gewisser, den ungestörten Betrieb der Fischerei mit dem Zugnetz sichernder Vorschriften für ganz Dalmatien gestattet ist.

Ueber Ersuchen des k. k. Ackerbau-Ministeriums wurde die Hinausgabe zweier Verordnungen durch die Seebehörde in Triest veranlasst, wodurch einerseits die Hafen- und Seesanitätsämter zu nachdrücklicher Mitwirkung bei Handhabung des im Reichsgesetzblatte vom Jahre 1873, Nr. 153, kundgemachten Verbotes der Einfuhr von bewurzelten Reben aufgefordert werden, anderseits die Einschleppung des Colorado-Kartoffelkäfers auf dem Seewege in wirksamer Weise hintangehalten werden soll.

Seeschiffahrts-Verbindungen. Die Herstellung regelmässiger Dampferverbindungen zwischen den wichtigeren der von den Schiffen des österreichisch-ungarischen Lloyd nicht berührten Küstenorte Dalmatiens untereinander und dieser Orte mit den Stationen des Lloyd wurde im Handels-Ministerium schon vor Jahren als ein dringendes im Interesse des Verkehres und der Handelsthätigkeit des genannten Landes gelegenes Bedürfniss erkannt, durch dessen Befriedigung auch der Postdienst und die Regierungsexecutive nur gewinnen könnten. Ueber ein in Vorlage gebrachtes concretes Project wurden mit Delegirten eines in Orebich bei der dortigen Seeschifffahrts-Gesellschaft zusammengetretenen Comités und mit den betheiligten Ministerien Verhandlungen gepflogen, welche jedoch insofern resultatlos blieben, als für die zur Realisirung dieses Zweckes erforderliche und in den Voranschlag pro 1875 eingestellte Summe von 20.000 fl. die verfassungsmässige Bewilligung nicht erlangt werden konnte. Dagegen fand sich das Handels-Ministerium bestimmt, über eine Eingabe der Associazione marittima di Ragusa, worin sich dieselbe bereit erklärte, einen regelmässigen Dampferverkehr zwischen Ragusa und Stagno grande unter Berührung der Zwischenhäfen Doli, Slano, S. Giorgio, Mezzo, Calamotta, Malfi, Mezzo Melada und Luca ins Leben zu rufen und zu unterhalten, unter Voraussetzung einer entsprechenden Beschränkung der gestellten Forderungen, die zur Verwirklichung des Projectes erforderlichen Schritte im Wege der k. k. Statthalterei in Zara einzuleiten.

Die Berührung mehrerer dalmatinischer Hafenplätze durch die Schiffe des österreichisch-ungarischen Lloyd bildete auch im abgelaufenen Jahre den Gegenstand von Verhandlungen zwischen dem Handels-Ministerium und dem Verwaltungsrathe der genannten Gesellschaft. So brachte der Handelsstand von Curzola gegen die im vorjährigen amtlichen Berichte, Seite 111, erwähnte Verfügung, wonach der Hafen Orebich in das Netz der dalmatinischen Lloydlinien einbezogen und wöchentlich einmal anstatt des Hafens von Curzola, welchem noch immer eine dreimalige Verbindung bliebe, angelaufen wird, wiederholte Ansuchen um Herstellung der viermaligen Verbindung ein. Diesen Ansuchen wurde vom Verwaltungsrathe des österreichisch-ungarischen Lloyd unter Ingerenz des Handels-Ministeriums insoferne entsprochen, als der Hafen von Curzola in den Fahrplan der dalmatinisch-albanesischen Linie, unter Aufrechterhaltung der Berührung von Orebich, und zwar gelegentlich der Activirung der Winterfahrordnung, d. i. Anfangs October 1875, aufgenommen wurde. In gleicher Weise hat der Verwaltungsrath des Lloyd, in Berücksichtigung des vom Handels-Ministerium unterstützten Wunsches des Handels- und Rhederstandes von Trau, diesen Hafenplatz in den Sommerfahrplan der Linie Fiume-Cattaro auf der Hinreise aufgenommen, nachdem viele Sendungen für den Eisenbahnbau in Dalmatien von Fiume nach Trau gelangen. Der schon seit längerer Zeit geäusserte Wunsch der Gemeinde Trappano und Berührung dieses Hafens durch die Lloydschiffe hat jetzt insofern eine grössere Berechtigung, als die im Jahre

Digitized by Google

1876 beginnenden Arbeiten zur Regulirung der Narenta und Entsumpfung des Narentathales den Verkehr jener Gegend beträchtlich heben dürften. Nachdem der Verwaltungsrath des Lloyd dem Ansinnen um wöchentlich einmalige Berührung des Hafens von Trappano mit Beginn des Sommerfahrplans den Vorschlag entgegengestellt hat, dass dafür eine andere Station, speciell Almissa, dessen Verkehrsverhältnisse minder belangreich seien und das in guter Landverbindung mit Spalato stehe, aufgelassen werde, so ist zunächst die Seebehörde aufgefordert worden, nach Einvernehmung der Statthalterei und der Postdirection in Zara über diesen Vorschlag zu berichten.

In Betreff der bereits im vorjährigen amtlichen Berichte erwähnten Herstellung einer regelmässigen Seeverbindung zwischen Zara und Ancona, hat der Lloydverwaltungsrath die Substituirung der Linie Zara-Ancona an Stelle der bestehenden Schnelllinie Zara-Cattaro vorgeschlagen, ohne dass jedoch Seitens der Regierung diesem Vorschlage zugestimmt werden konnte, dagegen wurde, da die Linie Zara, beziehungsweise Fiume-Ancona bestimmt ist, einem beschleunigten Verkehr zwischen Dalmatien und der Ostküste Italiens zu dienen, andererseits aber nicht zu erwarten ist, dass der Verwaltungsrath des Lloyd den Betrieb dieser Linie ohne jegliche Entschädigung übernehme, der genannte Verwaltungsrath einverständlich mit der ungarischen Regierung aufgefordert, die Bedingungen und Modalitäten bekannt zu geben, unter welchen er den wöchentlich einmal zu activirenden Betrieb der genannten Linie übernehmen würde. Dabei wurde seiner Erwägung anheimgegeben, in welcher Weise alsdann die Berührung der Häfen Veglia und Lussin grande und eine den geäusserten Wünschen entsprechende Einrichtung der dalmatinischen Winterfahrten herbeigeführt werden könnte.

Ueber die Frage der Errichtung einer österreichischen Dampferlinie Alexandrien-Malta-Marseille, welche vom k. und k. Consulate in Malta in Anregung gebracht und warm befürwortet worden war, äusserte sich der Verwaltungsrath des österreichisch-ungarischen Lloyd dahin, dass es nicht in der Convenienz der Gesellschaft liege, die gedachte Linie einzurichten, zumal als bereits mit 1. März 1875 versuchsweise die Linie Odessa-Konstantinopel-Marseille eröffnet worden sei.

Anlässlich der Wahrnehmung, dass der Lloyd für die Verfrachtung von Triest einen höheren Tarif handhabte, als für jene von Venedig, wurde bei dessen Verwaltungsrathe auf das eindringlichste dahin gewirkt, diese ungleichmässige Behandlung der Transporte, soweit es die variable Seefracht nur immer zulasse, zu beseitigen. Der Lloyd-Verwaltungsrath ist dieser Aufforderung dadurch nachgekommen, dass er für die Ausfuhr ab Triest einen neuen Tarif hinausgab, welcher eine Preisermässigung von durchschnittlich 20%, dann Erleichterungen durch Ueberstellung von Gütern höherer Classe in eine niedere und durch Erhöhung der Volumen-Einheit für Massgüter, enthält. Zugleich hat der genannte Verwaltungsrath das Bestreben ausgedrückt, die Ablenkung des Waarenzuges aus der Monarchie nach Venedig, soweit es an ihm liege, hintanzuhalten.

Seesanitätswesen. Nachdem die Cholera in dem nicht weit von Latakié an der syrischen Küste gelegenen Orte Hama, wie auch in Damascus ausgebrochen ist, wurden die Hafen- und Seesanitätsorgane mittelst Circulare der Seebehörde in Triest zur strengen Handhabung der Normen, welche die in Oesterreich-Ungarn zu Kraft bestehende Contumazvorschrift im Artikel III enthält, angewiesen. Der Ausbruch der

Digitized by Google

Cholera in Syrien drohte aber noch eine weitere Gefahr, wenn die Pforte nicht ernstlich und sorgfältig darauf bedacht war, keinerlei Truppentransporte aus verseuchten oder auch nur choleraverdächtigen Gegenden über Klek nach Bosnien und der Herzegowina zu dirigiren. Das Handels-Ministerium hat daher an das Ministerium des Aeussern das Ersuchen gerichtet, der Pforte erklären zu lassen, dass Truppentransporte aus inficirten oder seuchenverdächtigen Gegenden nach Klek nicht gestattet seien und dass die türkische Regierung beim jedesmaligen Ansuchen um Zulassung ihrer Schiffe, welche Truppen nach Klek führen, die Provenienz dieser letzteren bekannt zu geben habe.

Die allgemein gehaltene Vorschrift des Artikels II, §. 18 des politischen Marine-Edictes vom 25. April 1774, welche die Schiffer verpflichtet, einen Medicinalkasten an Bord zu führen, wurde im Einvernehmen mit der kön. ungarischen Regierung durch die Verordnung des Handels-Ministeriums vom 15. December 1875 auf die Seehandelsschiffe der weiten Fahrt und auf jene der grossen Küstenfahrt beschränkt. Hingegen wurde durch diese Verordnung die Einrichtung der Arzneikästen in einer dem Stand der Arzneiwissenschaft entsprechenden Weise vorgeschrieben.

Erhebung von Gebühren im Auslande und andere internationale Schiffahrtsangelegenheiten. Nachdem die griechische Localbehörde in Syra die Einhebung einer Gebühr für die dort lagernden Kohlen des österreichisch-ungarischen Lloyd angeordnet hat, wurde die k. und k. Gesandtschaft in Athen angewiesen, bei der kön. griechischen Regierung gegen diese Forderung zu reclamiren und im Hinblicke auf den Artikel III des mit dem Königreiche Griechenland abgeschlossenen Postvertrages vom 5./17. April 1867, sowie mit Rücksicht auf die in einer analogen Angelegenheit im Jahre 1873 bezüglich der Einhebung von Schutzdammgebühren eingebrachte, im günstigen Sinne erledigte Vorstellung, darauf zu dringen, dass von der oberwähnten Gebühr abgesehen werde. Die griechische Regierung hat die Berechtigung dieser Reclamation anerkannt und den Präfecten der Cycladen angewiesen, die Entrichtung der Communaltaxen von dem Kohlenverbrauche des Lloyd in Syra nicht zu verlangen.

Bezüglich der im vorjährigen amtlichen Berichte, Seite 112, erwähnten Hafentaxe für Alexandrien hat dagegen die ägyptische Regierung der vom k. und k. Generalconsulat in Alexandrien zu Gunsten der Lloydschiffe eingelegten Verwendung unter Hinweis auf die durch die Hafenbauten verursachten Auslagen keine Folge gegeben.

Die ägyptische Regierung hat ferner, obzwar im Hafen von Alexandrien ein jedes Schiff ohne Rücksicht auf Tiefgang oder Tonnengehalt dem betreffenden Lootsen eine fixe Gebühr von 32 Frcs. zu entrichten hat, die Einführung einer neuen Lootsengebühr im Betrage von 3 Frcs. per engl. Fuss Tauchung angeordnet, diese Verfügung aber kurz darauf wieder suspendirt. Da die bezeichnete Massregel jedoch nicht formell aufgehoben ist, daher jederzeit wieder in Kraft treten kann, so hat das Handels-Ministerium die Ingerenz des Ministeriums des Aeussern dahin in Anspruch genommen, dass der im Hafen von Alexandrien ohnehin vielfach belasteten Schiffahrt durch die noch immer nicht gänzlich beseitigte Massregel keine Mehrauslage erwachse und demselben empfohlen, bei der ägyptischen Regierung entweder auf eine thatsächliche Reorganisation des Lootsendienstes, jedoch ohne Erhöhung der gegenwärtigen Schiffahrtsge-

bühren zu dringen oder aber, wenn dies nicht erreichbar sein sollte, die definitive Beibehaltung der bisherigen Einrichtung zu erwirken.

Ebenso hat das Handels-Ministerium bezüglich der von der ägyptischen Regierung beabsichtigten Einführung einer eigenen Abgabe anlässlich von Sprengungs- und Baggerungsarbeiten in der Einfahrt zum Hafen von Alexandrien seine Aeusserung dahin abgegeben, dass vor Ertheilung des Zugeständnisses zur Einhebung der fraglichen Gebühr jene Arbeiten in ihrem Umfange abgegrenzt und in ihrer Ausführung sichergestellt werden müssten, dass bei dieser Gelegenheit auf eine allgemeine Regelung der Hafenabgaben in Alexandrien hingewirkt und jede Mehrbelastung der Schifffahrt durch eine wirkliche Gegenleistung entsprechend ausgeglichen werde.

Ueber Anregung des k. und k. Consulates in Malta hat das Ministerium des Aeussern die Absicht zu erkennen gegeben, mit den Regierungen von Italien, Spanien, Griechenland, den Niederlanden, von Belgien, Frankreich und der Türkei, welche den consularamtlichen Vidirungszwang der Gesundheitspässe für die von Malta nach den Häfen ihres Staatsgebietes verkehrenden Schiffe eingeführt haben, wegen Auflassung dieser Massregel in Verhandlung zu treten und diese Verhandlung eventuell auf die Aufhebung des consularamtlichen Vidirungszwanges der Seesanitätspässe überhaupt auszudehnen. Das Handels-Ministerium stimmte dieser Absicht mit einem Vorbehalte zu. Die Massregel des Visazwanges wird nämlich Seitens der genannten Staaten auch gegenüber der Levante ausgeübt, wo sie im Hinblick auf den wenig beruhigenden Zustand der Sanitätsanstalten des osmanischen Reiches ihre volle Berechtigung, keineswegs aber den Charakter einer vexatorischen Massregel hat. Das Ministerium des Aeussern wurde daher ersucht, die Verhandlungen wegen Aufhebung des Visazwanges auf Provenienzen aus der Türkei nicht auszudehnen.

In der Angelegenheit der Zulassung österreichisch-ungarischer Schiffe zur Küstenschifffahrt in den canadischen Gewässern (vergl. den amtlichen Bericht für 1874, Seite 112) ist eine Mittheilung der k. und k. Botschaft in London hieher gelangt, wonach das canadische Ministerium bereit ist, unseren Schiffen unter der Voraussetzung der Reciprocität dieselbe Begünstigung in Betreff der Küstenschifffahrt einzuräumen, wie den deutschen und italienischen Fahrzeugen.

Seeunfälle. Nachdem das Handels-Ministerium in Erfahrung gebracht hatte, dass an der syrischen Küste gelegentlich der Strandung zweier österreichischer See-Handelsschiffe Seitens der Küstenbevölkerung Gewaltthätigkeiten verübt wurden, ist das k. und k. Ministerium des Aeussern angegangen worden, zum Schutze unserer Schifffahrt und im Interesse der durch Schiffsunfälle betroffenen Versicherungs-Gesellschaften bei der ottomanischen Regierung die geeigneten Schritte zur Untersuchung dieser Vorfälle und zur Vermeidung ähnlicher Gewaltthätigkeiten zu thun. Die türkische Regierung hat denn auch über Aufforderung der k. und k. Botschaft in Konstantinopel an den Gouverneur von Syrien ein Decret erlassen, worin derselbe angewiesen wurde, den Thatbestand zu erheben, die Thäter in Untersuchung zu ziehen und den Ersatz des erwiesenen Schadens von den Schuldigen einzutreiben.

Dem Commandanten des der russischen Gesellschaft für Dampfschifffahrt und Handel gehörigen Bootes „Akssai“, sowie dem Agenten dieser Gesellschaft in Musina, Herrn Berenowski, wurde für die bereitwilligst geleistete Unterstützung zur Bergung

des von einem Unfalle zur See betroffenen Dampfers „Calypso“ des österreichisch-ungarischen Lloyd der Dank der k. und k. Regierung ausgedrückt und hiebei Anlass genommen, auch der Direction der genannten Gesellschaft den Dank der Regierung auszusprechen.

Hafen- und Seebauten. Im Jahre 1875 wurde die Ausführung nachstehender maritimer Bauten genehmigt u. zw. im österreichisch-illyrischen Küstenlande: die Anlage einer Wasserleitung für das neue Seelazareth in Valle S. Bartolomeo bei Triest im Kostenbetrage von 21.700 fl.; die versuchsweise Aufstellung eines eisernen Schiffs-Anbindpfahlwerkes im ersten Bassin des neuen Triester Hafens im Kostenbetrage von 16.600 fl.; der Ankauf des kleinen Dampfers „Cittadino“ um den Betrag von 14.000 fl. und die Bestimmung desselben für den Inspections-, eventuell Remorqueurdienst des Hafen- und Seesanitäts-Capitanats in Triest, während der von letzterem bisher benützte kleine Dampfer „Colibri“ dem Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Zara zugewiesen wurde; die Herstellung eines Schutzdammes gegen den Canal Moreri bei Grado mit dem Kostenerfordernisse von 11.062 fl. 51 kr.; die Baggerung des Aussaflusses in den versandeten Strecken unterhalb des Hafens von Cervignano im Kostenbetrage von 8000 fl.; das Project für die auf 12.865 fl. 80 kr. veranschlagte Herstellung eines neuen Hafen- und Seesanitätsgebäudes in Capo d'Istria; der Bau eines neuen Landungsufers in Pola und eines Dammes zur Verbindung des ersteren mit dem dortigen Bahnhofe im Gesammtkostenaufwande von 120.000 fl.

Zur Vollendung gelangten der Schutzdamm im neuen Triester Hafen (bis auf unbedeutende Ergänzungsarbeiten am äusseren Steinbelage), dann die Ufermauern und Baumpflanzungen im neuen Seelazarethe zu Valle S. Bartolomeo.

Genehmigt wurden die Collaudirungsergebnisse, betreffend das neu errichtete Hafenamtsgebäude in Cherso, dann betreffend den Bau des Hafen- und Seesanitätsgebäudes in Val di Torre, die Herstellung des vom Stabilimento tecnico in Triest gelieferten Schlepp- und Inspectionsdampfers „Pelagosa“, und die Ablenkung des Martesincanals in Triest, welcher ein Nebenobject der dortigen neuen Hafenbauten bildet.

Für das dalmatinische Küstengebiet wurde die Herstellung eines Landungsplatzes vor der Eisenbahnstation in Spalato mit Verwendung des aus den dortigen Bahneinschnitten gewonnenen Anschüttungsmateriales im Kostenbetrage von 34.586 fl. 48 kr., dann die Ausführung von Ergänzungsarbeiten am Hafenschutzdamme in Trappano per 4588 fl. 5 kr. genehmigt. Der Schutz- und Landungsmolo in Capocesto wurde vollendet und der an der Hafeneinfahrt von Gelsa gelegene nördliche Schutz- und Landungsmolo um 19 Meter verlängert, so dass der letztere nunmehr eine Länge von 87 Meter hat.

Genehmigt wurden auch die Collaudirungsergebnisse, betreffend den Bau eines Schutz- und Landungsmolos nebst anschliessender Ufermauer im Hafen von Curzola, nachdem die Bauunternehmer ihren contractlichen Verpflichtungen nachgekommen sind.

Zur Eröffnung eines Seeweges durch das zwischen dem dalmatinischen Festlande bei Nona und der Insel Ponta dura befindliche seichte, wegen seiner schwierigen Zugänge bisher nicht benützbare Wasserbecken „Gazo di Brevilacqua“ sind die erforderlichen Baggerungsarbeiten und die Bezeichnung des Durchfahrtscanals mit Pfählen in Angriff genommen worden. Durch die Unmöglichkeit, dieses Wasserbecken zu passiren, erlitt der ziemlich rege Schifffahrtsverkehr zwischen dem Canal von Pogliana und

Digitized by Google

jenem von Zara, welcher vorzüglich im Salztransporte besteht, bisher bedeutenden Eintrag, da jedesmal die Insel Ponta dura mit nicht geringem Zeitverluste umschifft werden musste. Sobald die fragliche Passage eröffnet ist, wird der Weg vom Canal della Morlacca nach Zara und umgekehrt um 18 Seemeilen kürzer und gegen die sehr heftigen Borastürme geschützt sein.

Um der heimischen Eisenindustrie neue Absatzquellen zu eröffnen, war das Bestreben der Seeverwaltung dahin gerichtet, ihren Bedarf an Ankern, Ketten und andern in Ermanglung inländischer Concurrenten bisher vom Auslande bezogenen Gegenständen durch Bestellungen im Inlande zu decken. Nach wiederholten Aufforderungen in dieser Richtung erklärten die Hüttenberger Eisenindustrie-Gesellschaft in Klagenfurt und die steierische Eisenwerks-Gesellschaft (Werk Zeltweg), die Anfertigung von Ketten übernehmen zu können, jedoch vorläufig auf die Lieferung von Ankern verzichten zu müssen, und wurde die erstgenannte Gesellschaft, welche auch Musterstücke ihres Fabrikates eingesendet hatte, mit der Lieferung von zwei Bojenketten, hievon eine aus Bessemer-Eisen, probeweise betraut. Die Hüttenberger Gewerkschaft übernahm zugleich die Lieferung von Bojen und stellt auch das Materiale zur Errichtung des früher erwähnten eisernen Anbindpfahlwerkes in Triest bei.

Mit dem Eisenwerke in Zeltweg ist der Vertrag wegen Anfertigung der in Triest und auch anderwärts anzubringenden gusseisernen Schiffs-Anbindsäulen anstatt der bisher verwendeten minder zweckmässigen steinernen abgeschlossen worden und liefert dieses Eisenwerk auch die Anbindringe und die eisernen Matrosenleitern für den neuen Triester Hafen, sowie eiserne Aufzugskrahne für Seeleuchten. Bojen und Krahne liefern ferner das Stabilimento tecnico und die Firma „Thomas Holt“ in Triest; auch sind schon Bestellungen wegen Anfertigung der eisernen Hütten mit Ständern für die Aufzugslaternen der Hafenleuchten, sowohl in Triest als in Zeltweg gemacht worden.

Ausser den oben erwähnten, an der österreichischen Küste ausgeführten Bauobjecten wurden im Gegenstands-Jahre auch mehrere Hafen- und Seeleuchten und Signalisirungs-Einrichtungen in Stand gesetzt, und zwar am 1. Januar das Leuchtfeuer auf Punta Speo der Insel Brazza, am 16. Januar jenes auf St. Antonio der Insel Selve, am 4. April ein Leuchtfeuer an der Façade des Seelazareths in Megline als Orientirungspunkt zur Erreichung des dortigen Ankerplatzes, mit fixem grünem Licht, am 15. April die neue Seeleuchte auf dem Eilande Parvicchio bei der Insel Veglia mit fixem weissem Licht, am 16. April ein Leuchtfeuer auf dem Landungsufer des Hafens von Spalato mit fixem grünem Licht, am 25. April ein solches an der Einfahrt des Hafens von Slano im Canal von Calamotta mit fixem grünem Licht, am 20. September jenes der neuen Seeleuchte auf der Insel Pelagosa mit weissem Blinkfeuer, am 27. October die Hafenleuchte am Kopfe des Hafenschutzdammes in Umago mit fixem grünem Licht.

Eine Umwandlung erfuhren die Hafenleuchte von Punta Bernardo in Portorose bei Pirano, welche vom 1. Mai anstatt des weissen ein grünes Licht erhielt, dann die Seeleuchte von Lissa, wo am 6. Juli anstatt des Apparates erster Ordnung, welcher für die Leuchte auf Pelagosa verwendet wird, ein Apparat vierter Ordnung aufgestellt wurde. Das auf dem Kopfe des Schutzdammes in Spalato bestehende grüne Hafenlicht ist auf Punta Sto. Stefano übersetzt worden. Auf der Punta Voschizza der Insel Veglia

(Canal Maltempo) wurde für die Zeit bis zur Activirung der dort im Baue begriffenen Seeleuchte eine provisorische Beleuchtung eingeführt.

Der Leuchtthurm von Salvore wurde im verflossenen Jahre mit einem nach der Angabe des Ingenieurs Dr. Amadi construirten Dampfnebelhorn versehen. Nachdem der Leuchtthurm in Triest und das Leuchtschiff in Grado bereits mit je einem solchen Horn ausgerüstet sind, war mit Rücksicht auf die geographische Lage dieser drei Punkte die Einführung verschiedener Schallsysteme nothwendig, damit der eine markirte Punkt sogleich von den beiden andern unterschieden werden könne. Die Hörbarkeit des Hornes in Triest ist auf 5—6 Seemeilen berechnet, die Dauer der in Intervallen von 15 Secunden erschallenden Töne beträgt 6 Secunden; das Horn in Grado ist auf 6 Seemeilen Entfernung hörbar, die Töne dauern 5, die Intervalle abwechselnd 5 und 45 Secunden; für jenes in Salvore ist die Hörbarkeits-Distanz mit mindestens 15 Seemeilen veranschlagt und die Dauer der Töne, sowie der Intervalle derselben mit 10, beziehungsweise 30 Secunden festgesetzt. Die Lage von Salvore erheischt ein Nebelsignal von solcher Kraft, dass bei Nebelwetter den vielen Schiffern, welche in den Triester Hafen einlaufen, die Einfahrt rechtzeitig markirt werden kann. Erwähnt sei hier noch, dass das Nebelhorn in Triest auch vom Leuchtschiffe in Grado, d. i. in einer Entfernung von 14 Seemeilen gehört wurde.

Genehmigt wurden im Laufe des Jahres 1875 die Projecte für die Erbauung einer Seeleuchte auf Punta Pedena der Brionischen Inseln mit Benützung des Leuchtapparates der Seeleuchte von Cap Compare, und Adaptirung des Wächterhäuschens auf letzterem Punkte behufs Activirung einer Hafenleuchte anstatt der bisher dort bestandenen Seeleuchte, zusammenim veranschlagten Kostenbetrage von 17.018 fl. 9 kr., einer Seeleuchte vierter Ordnung auf dem Riffe Sestrice bei Porto Tajer im veranschlagten Kostenbetrage von 34.037 fl. 56 kr., einer Seeleuchte erster Ordnung auf dem mitten im adriatischen Meere gelegenen Eilande Pelagosa im Kostenbetrage von 96.000 fl. und einer Seeleuchte dritter Ordnung auf dem Eilande Cazza im veranschlagten Kostenbetrage von 50.000 fl. Ebenso wurden die Collaudirungsergebnisse, betreffend den Bau der Seeleuchten bei Tarstenik, auf den Riffen Pettini bei Ragusa, Olippa, Donzella (St. Andrea) und auf dem Cap Gomena der Halbinsel Sabioncello bewilligt.

Im abgelaufenen Jahre wurde auch das neue Küstenbeleuchtungsprogramm, welches aus der im vorjährigen amtlichen Berichte erwähnten Revision des bisher geltenden Programmes hervorgegangen ist, im Einverständnisse mit der Marinesection des Reichs-Kriegs-Ministeriums acceptirt. Nach Durchführung dieses Programmes wird sich die Gesammtzahl der See- und Hafenleuchten an der österreichisch-illyrischen und dalmatinischen Küste auf 121 belaufen. Da hievon 82 theils schon errichtet, theils in Ausführung begriffen sind, so blieben noch 39 Leuchten verschiedener Kategorien und Ordnungen herzustellen. Zur Speisung der Leuchtapparate wird nun allmälig Petroleum eingeführt; doch sind die Lampen derart eingerichtet, dass sie im Nothfalle auch für Olivenöl benützt werden können.

Ebenso wurde für die Signalisirung der Untiefen und Bänke entlang der Seeküste, auf Grund der Vorschläge der einzelnen Hafen- und Seesanitäts-Capitanate und im Einvernehmen mit der k. k. Küstenaufnahms-Direction, ein neues Programm festgesetzt, nach welchem 131 Punkte mit solchen Warnzeichen — theils schwimmenden, theils

Digitized by Google

festen aus Mauerwerk, Eisen oder Holz versehen werden sollen, und wovon ungefähr ein Drittheil bereits hergestellt ist.

Speciell im Jahre 1875 wurde zur Signalisirung der Punta grossa zwischen der Bucht von Muggia und jener von Capo d'Istria in einer Entfernung von 365 Meter von der äussersten Spitze derselben eine Signalboje, dann zur Markirung der Bank bei Curzola zwischen den steinernen Signalen auf den Riffen Planjak und Badia eine dritte Steinbacke aufgestellt und die Herstellung von Pfahlgruppen zur Bezeichnung der Passage in dem bei Stagno grande auf der Halbinsel Sabioncello ausgebaggerten Canalstreifen genehmigt.

Binnenschiffahrt. Das von der internationalen technischen Commission in Orsowa ausgearbeitete Elaborat für die Regulirung der Donau am eisernen Thore und an den Katarakten bei Orsova wurde von den technischen Organen der k. k. Regierung, sowie der kön. ungarischen Regierung geprüft und von einer im Schosse des Ministeriums des Aeussern im Monate April 1875 zusammengetretenen Commission von Vertretern des genannten und des Reichs-Kriegs-Ministeriums, dann hervorragenden Staatstechnikern der beiden Reichshälften, welchen auch ein Vertreter der k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft und ein bedeutender Privattechniker beigezogen wurde, überprüft. Leider konnte der lebhafte Wunsch sowohl des k. und k. Ministeriums des Aeussern, als auch der beiderseitigen Regierungen, dass diese für die Handels- und Schifffahrtsinteressen der Monarchie so wichtige Stromregulirung noch im Laufe des Jahres 1875 thatsächlich in Angriff genommen würde, nicht realisirt werden, da die türkische Regierung auf Grund eines Gutachtens des türkischen „Conseil des travaux publics“ den Anträgen der internationalen technischen Commission ihre Zustimmung nicht ertheilt und ein von diesen Anträgen sowohl in technischer Hinsicht, als auch in Bezug auf die Modalitäten der Bauvergebung abweichendes Project für die Donauregulirung nächst dem eisernen Thore vorgeschlagen hat. Nachdem dieses Project von den technischen Fachmännern der k. k. und der kön. ungarischen Regierung geprüft und von der oberwähnten Commission selbst in eingehende Erwägung gezogen worden war, ist die letztere zu der Ueberzeugung gekommen, dass die türkischen Projectsmodificationen ohne genaue Kenntniss der Localverhältnisse, zum Theil auch unter irriger Auffassung der ursprünglichen Projectspläne verfasst, demnach theils unzweckmässig, theils unausführbar sind, dass somit das ursprüngliche Elaborat der internationalen Commission die Grundlage des definitiv zu acceptirenden Projectes zu bilden habe und dass einzelne Aenderungen und Verbesserungen, welche von verschiedenen Seiten empfohlen werden, nach Inangriffnahme des Werkes während des Baues selbst ohne Ueberschreitung der präliminirten Summe Berücksichtigung finden können. Ebenso wurden die von der Pforte gemachten Vorschläge in Betreff einer neuerlichen Projectsverfassung durch Privattechniker und in Betreff der Modalitäten der Bauvergebung als unpraktisch und unzweckmässig verworfen. In Folge dieses Votums der Commission im Ministerium des Aeussern wurde der k. und k. Botschafter angewiesen, bei der türkischen Regierung eindringlichst dahin zu wirken, dass auch sie das ursprüngliche Project approbire und sich lediglich vorbehalte, später der internationalen Commission, die mit der Ausführung des Werkes betraut werden soll, solche Verbesserungen zu proponiren, die innerhalb der festgestellten principiellen

Dispositionen wünschenswerth und durchführbar erscheinen. Die eigentlichen Baukosten der Regulirung sind nach den Anträgen der Commission mit rund 9·6 Millionen Francs und mit Hinzurechnung der Administrationskosten und Intercalarzinsen während der mit 3 Jahren präliminirten Bauzeit, dann des Coursverlustes bei der Geldbeschaffung ist das Gesammt-Normalcapital mit 15 Millionen Francs veranschlagt.

Im abgelaufenen Jahre ist von Seiten der türkischen Regierung eine Beschwerde darüber eingelangt, dass die I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft entgegen den wiederholten Aufforderungen der türkischen Behörden es unterlasse, die auf ihren Schiffen nach den Städten auf dem türkischen Donauufer einlangenden Waaren in die neu errichteten türkischen Mauthmagazine zu hinterlegen, dass die Gesellschaft vielmehr die von ihr beförderten Frachtgüter nach wie vor in ihre eigenen Magazine einlagere. Die Administration der genannten Gesellschaft, welche vom Handels-Ministerium zur Aufklärung dieses ihres Vorganges aufgefordert wurde, hat als Hauptgrund desselben angegeben, dass Seitens der ottomanischen Zollverwaltung den Aufgebern der in Frage kommenden Sendungen nicht die genügende Garantie für die Auslieferung der Waare an den richtigen Adressaten, im richtigen Gewichte und in guter Beschaffenheit, sowie für den Eingang der Nachnahmebeträge geboten werde, und dass die Gesellschaft bezüglich des Einganges ihrer Fracht- und Spesenforderungen, ferner gegen etwaige Reclamationen der Empfänger und eventuell Absender der Waaren wegen Schäden in Folge von Mängeln in der Zollmanipulation nicht genügend gesichert sei. Die Administration hat daher den Antrag gestellt, dass die fraglichen Sendungen wie bisher, auch fernerhin unter der Obhut der Agentien der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in die Magazine der Letzteren hinterlegt werden mögen, die Ausfolgung derselben an die Empfänger aber nur unter Intervention der kais. ottomanischen Zollbeamten unter Wahrung ihres Amtsbefugnisses stattfinde, indem die Gesellschaft für die vollständige Respectirung der Zollvorschriften Seitens der gesellschaftlichen Agenten und für deren gutes Einvernehmen mit den türkischen Zollbehörden Bürgschaft zu leisten bereit sei. Für den Fall, als dieser Vorschlag türkischerseits abgewiesen würde, hat die Administration das Verlangen gestellt, dass von jedem der betreffenden türkischen Zollämter in einer von ihr näher präcisirten Form eine die volle Schadloshaltung der Gesellschaft und der Parteien für nachtheilige Folgen der Zollmanipulation garantirende Erklärung abgegeben werde. Das Handels-Ministerium konnte das Bestreben der Administration der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, zur Sicherung vor eventuellem Schaden die von ihr verfrachteten Güter, für welche sie verantwortlich ist, bis zu der Ablieferung an den Adressaten in eigener Obhut zu behalten und sohin auch die diesem sachlichen Interesse entsprechenden Anträge als Basis für eine Verständigung mit der Pforte nur gutheissen und dem Ministerium des Aeussern empfehlen, den k. und k. Botschafter in Konstantinopel zur Unterstützung dieser Anträge bei der türkischen Regierung anzuweisen.

Wie im vorjährigen amtlichen Berichte (Seite 120) erwähnt wurde, hat das Handels-Ministerium an die politischen Landesbehörden die Anfrage gestellt, ob es nicht angezeigt erschiene, die bezüglich der Donau geltenden Vorschriften für die Erlangung der Schifferberechtigung bei der Dampf- und Ruderschiffahrt, sowie der Flösserei auch für die übrigen Flüsse und Binnenseen der im Reichsrathe vertretenen Länder in

Digitized by Google

Anwendung zu bringen. Nachdem jedoch die Landesbehörden auf Grund von Gutachten der darüber einvernommenen Unterbehörden und betheiligten Corporationen sich grösstentheils negativ geäussert haben, wurde von der ursprünglich beabsichtigten Einführung jener Normen für die gesammte Fluss- und Binnensee-Schiffahrt Umgang genommen.

Bezüglich der Schiffahrt auf dem Inn haben jedoch die Statthalterei in Linz und die Landesregierung in Salzburg mit Rücksicht darauf, dass die provisorische Schiffahrtsordnung für diesen Fluss und seine Nebenflüsse (Oberösterreichisches Landes-Regierungsblatt vom Jahre 1857, II. Abth., IX. Stück, Nr. 9) nur über die Fahrordnung und Signalisirung, sonst aber in Betreff der Strompolizei, insbesondere über die Bedingungen zur Ausübung der Schiffahrt, die Beschaffenheit, die Bezeichnung und Belastung der Schiffe, über die Hufschläge und Landungsplätze, dann über die Competenz zur Ueberwachung und Handhabung der Strompolizei-Vorschriften keine Bestimmungen enthält, eine entsprechende Modification, beziehungsweise Ergänzung dieser Schiffahrtsordnung für sehr wünschenswerth erklärt. Die beiden Landesbehörden haben daher den Antrag gestellt, dass die provisorische Schiffahrts- und Strompolizei-Ordnung für die österreichische Donau vom 31. August 1874, deren Bestimmungen mit wenigen Ausnahmen auf den Inn und dessen Nebenflüsse anwendbar erscheinen, hiebei zur Grundlage genommen werde. Da auch die kön. bayerische Regierung die Nothwendigkeit der gänzlichen Umarbeitung der Schiffahrtsordnung für die genannten Flüsse als mit dem dermaligen Stande der bayerischen Gesetzgebung nicht mehr vereinbar anerkannt und die vorbereitenden Schritte für diese Revision angeordnet hat, da ferner Seitens des k. k. Handels-Ministeriums Werth darauf gelegt werden muss, dass für den Inn und dessen Nebenflüsse möglichst gleiche Normen gelten, wie für die Donau, auf welcher die Innschiffahrt in der Regel ihre Fortsetzung findet, so wurde das k. und k. Ministerium des Aeussern im Sinne der Anträge der obgenannten Landesstelle ersucht, bei der kön. bayerischen Regierung dahin zu wirken, dass sie die provisorische Schiffahrts- und Strompolizei-Ordnung für die ober- und niederösterreichische Donau vom 31. August 1874 als Basis der mit Oesterreich-Ungarn zu vereinbarenden Schiffahrtsordnung für den Inn und dessen Nebenflüsse acceptire. Sonach wird die k. k. Statthalterei in Linz mit der kön. Regierung von Nieder-Bayern einen Entwurf unter Zuziehung von Sachverständigen zu vereinbaren und denselben behufs Prüfung und Genehmigung durch die competenten Centralstellen dem Handels-Ministerium vorzulegen haben.

Zur Beseitigung der Gefahren, welche sich aus dem Zusammentreffen von stromabwärts fahrenden Ruderschiffen und Flössen mit entgegenfahrenden Dampfern in der Stromenge des Inn bei Fornbach ergeben konnten, wurden bei einer Commission vom 6. März 1874, auf Grund der im §. 11 der oberwähnten provisorischen Schiffahrtsordnung für diesen Fluss enthaltenen Bestimmung, eine besondere Signalisirung und sonstige Vorsichtsmassregeln angeordnet. Als in Folge der mittlerweile geänderten Flussverhältnisse eine Aenderung dieser Massregeln als nothwendig erkannt und zum Behufe der Feststellung neuer Vorkehrungen am 29. April 1875 eine Local-Commission abgehalten wurde, ergab sich als einfaches und wohlfeiles Mittel zur Beseitigung der Gefahr eines Zusammenstosses in der erwähnten Flussenge die Sprengung eines kleinen

auf dem linken (bayerischen) Flussufer bei Fornbach befindlichen Felsvorsprunges, wodurch die Möglichkeit geboten würde, dass die einander entgegenfahrenden Schiffe und Flösse sich gegenseitig rasch genug bemerken, um eine Begegnung in der Enge ohne besondere Signalisirung oder sonstige Vorkehrungen leicht vermeiden zu können. Wegen Ausführung dieser Felssprengung wurden die erforderlichen Einleitungen getroffen.

Auch die Revision der für den Mur-Fluss gegenwärtig giltigen Vorschrift vom 18. Februar 1856 (Landes-Regierungsblatt für Steiermark, Jahrgang 1856, V. Stück) ist zu Folge des vom steiermärkischen Landtage ausgesprochenen Wunsches eingehender Berathung unterzogen worden. Der im Einvernehmen mit dem Ackerbau Ministerium und dem Ministerium des Innern ausgearbeitete Entwurf einer diesbezüglichen Verordnung wurde, da der genannte Fluss auf der beiläufig 23 Kilometer langen Strecke von Schrotendorf bis unterhalb Zween die Grenze zwischen Steiermark und Ungarn bildet, in Gemässheit des Artikels VII des Zoll- und Handelsbündnisses vom 24. December 1867 (R. G. Bl. 1868, Nr. 4) dem ungarischen Handels-Ministerium zur Begutachtung übermittelt.

Im Sinne des Beschlusses der sechsten Elbeschiffahrts-Revisionscommission vom Jahre 1870, wonach die kön. preussische Regierung mit der Vorbereitung der Revision der Elbeschiffahrts-Verträge betraut worden war, hat die Regierung des deutschen Reiches unter Hinweisung auf die ihr durch Artikel 4 und 19 der deutschen Reichsverfassung zuerkannte Competenz in Angelegenheiten der Flussschiffahrt der k. und k. Regierung einen im deutschen Reichskanzleramte ausgearbeiteten Entwurf einer revidirten Elbeschiffahrts-Acte zukommen lassen. Das die Schiffahrt auf der Elbe regelnde internationale Vertragsrecht ist gegenwärtig in einer Reihe von Urkunden niedergelegt, welche neben den noch giltigen, zahlreiche, durch spätere Vereinbarungen wieder aufgehobene oder durch den Wechsel der Verhältnisse obsolet gewordene Bestimmungen enthalten, so dass das gesammte Material der Uebersichtlichkeit, zum Theile auch der Vollständigkeit und Brauchbarkeit entbehrt. Es wird daher als die Aufgabe der neuen Elbeschiffahrts-Acte betrachtet, mit Ausscheidung aller aufgehobenen und veralteten Bestimmungen (wie namentlich jener über den Betrag und die Einhebung der abgeschafften Elbezölle) die noch giltigen Verabredungen mit jenen Modificationen, welche die Veränderung der allgemeinen Gesetzgebung und der politischen Beziehungen der deutschen Uferstaaten zu einander, sowie die Rücksicht auf die Erleichterung des Verkehrs erheischen, in thunlichst übersichtlicher und einfacher Form zusammenzustellen. Der von der deutschen Regierung vorgelegte Entwurf der neuen Acte wurde nach Einholung der Gutachten der betheiligten Handels- und Gewerbekammer von Prag und Reichenberg und der böhmischen Statthalterei von den k. k. Ministerien des Innern, der Justiz, der Finanzen und des Handels geprüft und im grossen Ganzen als zweckentsprechend und unter der Voraussetzung der Aufnahme einiger im österreichischen Interesse gelegenen Modificationen als annehmbar anerkannt. Es wurde hiebei bemerkt, dass der Entwurf der neuen Acte im Vergleiche mit den früheren Vereinbarungen insbesondere bezüglich der Schiffs- und Schifferpatente eine erhöhte Rückwirkung der von den Behörden des einen vertragschliessenden Theils getroffenen Verfügungen auf die Schiffahrts-Interessen des anderen Theils involvirt und daher

ein vermehrtes beiderseitiges Vertrauen zu den Behörden des anderen Reiches voraussetzt, das angesichts der verhältnissmässigen Parität der beiderseitigen Interessen hinsichtlich der Elbeschifffahrt wohl gerechtfertigt erscheint. Im Sinne des Vorstehenden wurde seitens des k. k. Handels-Ministeriums dem Ministerium des Aeussern unter Bekanntgabe der diesseits gewünschten Modificationen Mittheilung gemacht.

Mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. März 1875 wurde das Gesetz, betreffend die Regulirung des Narentaflusses und die Entsumpfung des Narentathales, nach dem von beiden Häusern des Reichsrathes angenommenen Entwurfe sanctionirt und im Reichsgesetzblatte, Nr. 35, kundgemacht. Demgemäss sind bereits an die Statthalterei in Dalmatien jene Weisungen ergangen, welche behufs der Vorbereitung und Durchführung dieser Arbeiten im Hinblicke auf die Feststellung der künftigen Grund-Eigenthumsverhältnisse und auf die Handhabung der Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes erforderlich erscheinen. Die oberste Leitung der Bauarbeiten wurde dem k. k. Ministerialrathe im Ministerium des Innern, Mathias Ritter von Waniek, übertragen.

Der schweizerische Gesandte in Wien hat auf Grund des Artikels 26 des Vertrages vom 22. September 1867, betreffend die Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee (R. G. Bl. 1868, Nr. 19), Namens seiner Regierung die Mittheilung gemacht, dass der Grosse Rath des Kantons St. Gallen durch Beschluss vom 25. Februar 1875 die kantonale Regierung ermächtigt hat, die Schiffslände Steinach, welche seit der Herstellung der Bodensee-Gürtel-Bahn ihre Bedeutung soweit eingebüsst hat, dass selbst die Gemeinde von Steinach das fernere Bestehen der Fähre als überflüssig erachtet, eingehen zu lassen, und in Folge dessen, die dem Staate zugehörige „Gredscheune" nebst dem anstossenden Grund und Boden zu veräussern. Hievon wurde die Statthalterei in Innsbruck mit dem Auftrage in Kenntniss gesetzt, die durch obigen Beschluss bedingte Veränderung entsprechend zu verlautbaren.

Canalbauten. Dem Philipp de Saint Hubert aus Namur wurde auf Grund der Aeusserungen der Handelskammer, des Landesausschusses und der Statthalterei in Prag die im Vorjahre (siehe amtlichen Bericht für 1874, Seite 123) nachgesuchte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Herstellung eines Beraun-Moldau-Elbe-Schiffahrtscanales, und für die Canalisirung der kleinen Elbe von Melnik aufwärts bis Pardubitz, dann der Moldau von Lachowitz aufwärts bis gegen Rosenberg auf die Dauer von sechs Monaten unter den üblichen Bedingungen ertheilt, und diese Frist seither über Ansuchen des Concessionswerbers auf ein Jahr ausgedehnt.

Einem anderen im Vorjahre eingebrachten Gesuche um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten behufs Anlage eines Schifffahrtscanales zur Verbindung der Elbe, eventuell der Moldau mit der Donau, dann eines solchen Canales von Wien, eventuell Wr. Neustadt bis Triest, konnte hingegen, nach Einvernehmung der Statthalterei in Prag, keine Folge gegeben werden.

3. Postwesen.

Organisation des Postdienstes und Angelegenheiten des Postpersonales. Aenderungen von grösserer Tragweite im Organismus des Postwesens, womit eine Erhöhung des Kostenaufwandes verbunden gewesen wäre, mussten im Hin-

blicke auf die allgemeine Finanzlage günstigeren Zeitverhältnissen vorbehalten werden; nur in so weit, als nach dem Stande der Voreinleitungen oder zwingender Umstände halber ein weiterer Aufschub nicht zulässig war, wurden Neuerungen der erwähnten Art genehmigt.

So konnte man sich nicht der von competenter Seite bestätigten Thatsache verschliessen, dass die Bezüge der österreichischen Postbeamten in Konstantinopel den dortigen Existenzverhältnissen gegenüber unzureichend seien, wesshalb mit Erlass vom 20. September 1875 die Zulagen derselben entsprechend erhöht wurden.

Auch die materielle Lage der Postconducteure erforderte eine günstigere Gestaltung; nachdem die Nothwendigkeit einer darauf abzielenden Massnahme von Seite des Reichsrathes durch die Bewilligung der zu diesem Zwecke für das Jahr 1876 präliminirten Geldmittel, sowie in wiederholten Resolutionen des Abgeordnetenhauses anerkannt worden war, wurde dieser Kategorie der Dienerschaft auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 5. Januar 1876 eine Aufbesserung der Bezüge vorläufig in der Form von Diensteszulagen von 100 fl. jährlich in der ersten und von 50 fl. jährlich in der zweiten Classe zugewendet. Die definitive Ordnung der Bezüge der Postconducteure, sowie die Erledigung der verschiedenartigen Anliegen der anderen Kategorien der Postdienerschaft musste der in Aussicht genommenen allgemeinen Regelung der Dienerschaftsverhältnisse vorbehalten werden.

Die Verbesserung des gegenwärtig relativ ungünstigen und dem dienstlichen Bedarfe wenig entsprechenden Zahlenverhältnisses zwischen den Postbeamten der 11. und 10. Rangsclasse einerseits und jenen der höheren Rangsclassen andererseits konnte, gleichfalls des Kostenpunktes wegen, in ausschlaggebender Weise noch nicht stattfinden; doch wurde dieselbe durch die auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 27. Mai 1875 erfolgte Umwandlung von 13 Postoffizialsstellen in Dienstposten der neunten Rangsclasse angebahnt.

Andere Verhandlungen betrafen den Abgang und Zuwachs im Personale der Postanstalt, Gnadenangelegenheiten, Recurse in Disciplinarsachen, Besoldungs- und Aerarialvorschüsse an Beamte und Postmeister, die aus den bestehenden Gesetzen und Verordnungen hergeleiteten Ansprüche auf höhere Bezüge u. s. w., wobei die Behandlung der von Seite der Beamten erhobenen Rechtsansprüche in zahlreichen Fällen durch die aus den einschlägigen Erkenntnissen des Reichsgerichtes resultirende Cynosur wesentlich erleichtert wurde.

Eine Vermehrung des Personalstandes von grösserem Belange trat bloss in Böhmen aus Anlass der Einrichtung des Nachtdienstes bei der Fahrpostabtheilung des Prager Hauptpostamtes und der Activirung des ärarischen Postamtes in Budweis ein; Vermehrungen in den anderen Postdirections-Bezirken konnten zwar nicht ganz vermieden werden, wurden aber meistentheils nicht durch stabile Systemisirungen, sondern im Wege der Verwendung von Manipulationsdiurnisten und Aushilfsdienern bewirkt.

Die an der Handelshochschule in Wien und an der Handelsakademie in Prag bestehenden Postlehrcurse wurden auch im Schuljahre 1874/75 abgehalten und für das Schuljahr 1875/76 eröffnet. Die mit den Frequentanten dieser Curse abgehaltenen Prüfungen haben befriedigende Resultate ergeben.

Errichtung neuer Postämter und Postverbindungen. Neue Aerarialpostämter wurden errichtet in Ottakring, dann auf den Bahnhöfen in Selzthal und Wörgl. Zur Leitung des Postamtes in Neutitschein, dessen vollständige Uebernahme in die unmittelbare Verwaltung des Staates nicht thunlich war, wurde ein landesfürstlicher Beamter bestellt, welche Massnahme in Verbindung mit der gleichzeitig erfolgten Zuweisung von ärarischen Dienern vorläufig ausreicht, um der industriellen Bevölkerung der genannten Stadt im Allgemeinen diejenigen Erleichterungen in der Benützung der Postanstalt zuzuwenden, welche mit der Wirksamkeit eines Aerarialpostamtes verbunden sind.

Ausser den angeführten ärarischen Postämtern sind im Laufe des Jahres 1875 im Ganzen 53 nicht ärarische Postämter activirt worden, und zwar:

In Nieder Oesterreich 2: in Kaiser-Ebersdorf und Singerin-Nasswald;

in Ober-Oesterreich und Salzburg 3: in Altenberg, Eben bei Radstadt und Haibach bei Aschach a. d. Donau;

in Steiermark und Kärnten 14: in Edelsbach, Feld, Gasen, Göss, Gummern, Lannach, Miess ob Prävali, Missling in St. Leonhard, Mürzsteg, Niklasdorf, Oeblarn, Peilenstein, Steinfeld und Windisch-Hartmannsdorf;

in Krain 1: in Unter-Görjach;

in Tirol 4: in Bach im Lechthale, Mattarello, Roncone und St. Christina in Gröden;

in Böhmen 19: in Alt Steindorf, Dittersbach bei Polička, Goldenkron, Gross-Zmietsch, Kirchenbirk, Klobuk, Lanz, Liboch, Neu-Daubitz, Neustadtl bei Manetin, Obere Weinberge bei Prag, Schabogluck, Schönpriesen, Schweissing, Sobiesak, Troja, Unter-Kalna, Weigsdorf und Zamlekau;

in Mähren 1: in Kumrowitz;

in Galizien 8: in Bednarów, Gawłów nowy, Janczyn, Majdan górny, Ołpiny, Oświęcim Bahnhof, Rodatycze und Turynka;

in Dalmatien 1: in Lovreč.

Ausserdem wurde noch die Errichtung von 29 neuen Postanstalten und zwar: in Nieder-Oesterreich 1, Ober-Oesterreich 4, Salzburg 1, Steiermark 2, Krain 1, Küstenland 1, Tirol 3, Böhmen 8, Galizien 3, Bukowina 1 und in Dalmatien 4, bewilligt.

Das fahrende Eisenbahn-Postamt Nr. 30 wurde mit 1. März 1875 von der Linie Villach-Amstetten auf die Linie Villach-St. Valentin verlegt.

Im Interesse des Verkehres wurde auch im Jahre 1875 eine Reihe von Cours-Einrichtungen vorgenommen, welche sich auf die einzelnen Postdirections-Bezirke folgendermassen vertheilen:

In Wien und Umgebung.

Fussbotenposten zwischen:

Floridsdorf und Jedlesee	tägl. 1mal
Jedlesee Postamt und Jedlesee Bahnhof	„ 5 „
Währing und Pötzleinsdorf (für den Sommer) . . .	„ 1 „

Summe . 7 Fussbotenposten.

Digitized

Cariolfahrten zwischen:

Wiener Staatsbahnhof und Westbahnhof . . . tägl. 1mal,
„ Westbahnhof und Franz Josefbahnhof . „ 1 „

Summe 2 Cariolfahrten.

In Nieder-Oesterreich.

Fussbotenposten zwischen:

Mölk Postamt und Mölk Bahnhof . . . . . . tägl. 1mal,
Weitra und Heinreichs . . . . „ 1 „
Schwarzau und Gutenstein . . . . „ 1 „
Nieder-Wallsee und Strengberg . . . . „ 1 „
Stein und Krems (für den Winter) . . . . „ 1 „
Isper und Pöggstall . . . . wöchentlich 4 „
Nieder Russbach und Weikersdorf . . . . . tägl. 2 „
Gföhl und Wegscheid . . . . „ 1 „
Kaiser-Ebersdorf und Schwechat . . . . „ 1 „
St. Leonhard im Hornerwalde und Wegscheid . „ 1 „

Summe . 11 Fussbotenposten.

Botenfahrten zwischen:

Isper und Persenbeug . . . . wöchentlich 3mal,
St. Pölten und Mariazell . . . . tägl. 1 „
Zistersdorf und Dürnkrut Bahnhof . . . . „ 1 „

Summe . 3 Botenfahrten.

In Ober-Oesterreich und Salzburg.

Reitpost zwischen:

Gmunden und Ischl (für den Winter) . . . . . tägl. 1mal.

Botenfahrten zwischen:

Linz und Hall (für den Sommer) . . . . tägl. 1mal,
Hallein Postamt und Hallein Bahnhof . . . . . „ 4 „
Golling Postamt und Golling Bahnhof . . . . „ 4 „
Werfen Postamt und Werfen Bahnhof . . . . . „ 4 „
Radstadt Postamt und Radstadt Bahnhof . . . „ 4 „
St. Johann im Pongau Postamt und St. Johann im Pongau Bahnhof . . . . „ 4 „
Lend Postamt und Lend Bahnhof . . . . „ 4 „
Taxenbach Postamt Taxenbach Bahnhof . . . . „ 2 „
Bruck Postamt und Bruck Bahnhof . . . . „ 2 „
Zell am See Postamt und Zell am See Bahnhof . „ 3 „
Saalfelden Postamt und Saalfelden Bahnhof . . „ 4 „

Summe 36 Botenfahrten.

Digitized by Google

Cariolfahrten zwischen:

Linz Stadt und Linz Bahnhof . . . . tägl. 2mal
Salzburg Stadt und Salzburg Bahnhof . . . . . „ 1 „

Summe . 3 Cariolfahrten.

Deckelwagenfahrten zwischen:

Salzburg Stadt und Salzburg Bahnhof (Giselabahn) tägl. 2mal

Fussbotenposten zwischen:

Linz Stadt und Linz Bahnhof (zu den Schnellzügen) tägl. 2mal
Hallein Postamt und Hallein Bahnhof . . . . . „ 1 „
Bischofshofen Postamt und Bischofshofen Bahnhof „ 4 „
Hüttau Postamt und Hüttau Bahnhof . . . . . „ 4 „
Kuchl Postamt und Kuchl Bahnhof . . . . . . „ 2 „
Neumarkt bei Salzburg und Saalfelden Bahnhof „ 1 „
Salzburg Stadt und Salzburg Bahnhof . . . . . „ 1 „
Lembach und Obermühl (für den Sommer) . . . . „ 1 „
Prambachkirchen und St. Marienkirchen (für den Sommer) . . . . „ 1 „
Wolfgang und Strobl (für den Sommer) . . . . „ 1 „
Schwarzach und St. Johann . . . . „ 1 „
Anif und Salzburg . . . . „ 1 „
Altmünster und Gmunden (für den Winter) . . . „ 2 „
„ „ Landungsplatz (für den Sommer) „ 4 „
Heibach bei Aschach und Aschach . . . . „ 1 „

Summe . 27 Fussbotenposten.

Mallefahrt zwischen:

Lend und Badgastein (im Sommer tägl. 2mal, im Winter) . . . . tägl. 1mal.

Packfahrt zwischen:

Lend und Badgastein (im Sommer) . . . . . tägl. 1mal.

In Steiermark und Kärnten.

Botenfahrten zwischen:

Liezen Postamt und Liezen Bahnhof . . . tägl. 4mal.
Steinach Postamt und Steinach Bahnhof . . . . „ 4 „
Gröbming Postamt und Gröbming Bahnhof . . „ 4 „
Haus Postamt und Haus Bahnhof . . . . „ 2 „
Schladming Postamt und Schladming Bahnhof . „ 4 „
Irdning Postamt und Steinach Bahnhof . . . „ 1 „
Mürzzuschlag Postamt und Wegscheid . . . . . „ 1 „

Summe . 20 Botenfahrten.

Eilfahrten neuen Systems zwischen:

Murau und Scheifling	tägl.	1mal,
Tarvis und Pontafel	"	1 "
	Summe	2 Eilfahrten.

Fussbotenpost zwischen:

Oeblarn Postamt und Oeblarn Bahnhof	tägl.	2mal,
Radkersburg und Hidegkut	"	1 "
Edelsbach und Feldbach	wöchentl.	3 "
Niklasdorf Postamt und Niklasdorf Bahnhof	tägl.	2 "
St. Gallen und Weissenbach	"	1 "
St. Martin im Sulmthale und St. Martin-Welsberg Bahnhof	"	1 "
	Summe	8 Fussbotenposten.

In Krain und im österr.-illyrischen Küstenlande.

Botenfahrten zwischen:

Capodistria und Pinguente	tägl.	1mal,
Visinada und Montana	"	1 "
Montana und Pinguente	"	1 "
Buje und Portole	"	1 "
Sagrado und Visco	"	2 "
Ćubar und Babenfeld	"	1 "
Sagor Postamt und Sagor Bahnhof	"	1 "
	Summe	8 Botenfahrten.

Fussbotenposten zwischen:

Sessana und Duttoule	tägl.	1mal,
Unter-Görjach und Veldes	"	1 "
	Summe	2 Fussbotenposten.

In Tirol und Vorarlberg.

Botenfahrten zwischen:

Hopfgarten Postamt und Hopfgarten Bahnhof	tägl.	4mal,
Kitzbichl Postamt und Kitzbichl Bahnhof	"	4 "
St. Johann Postamt und St. Johann Bahnhof	"	4 "
Fieberbrunn Postamt und Fieberbrunn Bahnhof	"	2 "
Waidring und St. Johann	"	1 "
Elmau und St. Johann	"	1 "
	Summe	16 Botenfahrten.

Digitized by Google

Fussbotenposten zwischen:

Kirchberg Postamt und Kirchberg Bahnhof	tägl.	2mal,
Hintermoos und Brixenthal	"	2 "
Söll und Wörgl	"	1 "

Summe . 5 Fussbotenposten.

In Böhmen.

Eilfahrten zwischen:

Beneschau und Iglau	tägl.	1mal,
Pisek und Tabor	"	1 "
Deutschbrod und Tabor	"	1 "

Summe 3 Eilfahrten.

Botenfahrten zwischen:

Tannwald Postamt und Tannwald Bahnhof	tägl.	4mal,
Petschau und Karlsbad	"	2 "
Leskau-Weseritz und Tepl	"	1 "
Kamenitz und Mnichowitz-Stranšic Bahnhof	"	2 "
Politz Postamt und Politz Bahnhof	"	4 "
Dnespek und Čerčan-Pišely Bahnhof	"	2 "
Brandeis a. d. Elbe und Mštětic Bahnhof	"	2 "
Braunau Postamt und Braunau Bahnhof	"	4 "
Dobruška Postamt und Opočno Bahnhof	"	4 "
Meziřič und Opočno	"	2 "
Nachod Postamt und Nachod Bahnhof	"	4 "
Netolitz und Wodnian	"	1 "
Neustadt a. d. Mettau Postamt und Neustadt a. d. Mettau Bahnhof	"	4 "
Ondřejow und Mnichowitz	"	1 "
Postelberg und Leneschitz	"	2 "

Summe . 39 Botenfahrten.

Cariolfahrten zwischen:

Prag Stadt und Staatsbahnhof	tägl.	2mal,
Pilsen und Petschau	"	2 "
Jessenitz und Prag	"	1 "
Prag Nordwestbahnhof und Smichov	"	1 "

Summe 6 Cariolfahrten.

Fussbotenposten zwischen:

Vinař und Sattalitz Bahnhof	tägl.	1mal.
Kladrau Postamt und Kladrau Bahnhof	„	2 „
Plan Postamt und Plan Bahnhof	„	1 „
Strakonitz Postamt und Strakonitz Bahnhof	„	1 „
Trnowan Postamt und Trnowan Bahnhof	„	1 „
Sobiesak und Schabogllück	„	1 „
Alt-Rohlau und Tüppelsgrün	„	1 „
Welhartitz und Petrowitz	„	1 „
Althabendorf und Reichenberg	„	1 „
Prag und Obere Weinberge bei Prag	„	1 „
Kamenitz und Eule	„	1 „
Ober-Weckelsdorf Postamt und Ober-Weckelsdorf Bahnhof	„	4 „
Borohradek Postamt und Borohradek Bahnhof	„	1 „
Čechtitz und Lukawetz	„	1 „
Goldenkron und Rojau (Auswechslungspunkt)	„	2 „
Althabendorf Postamt und Althabendorf Bahnhof	„	4 „
Einsiedl Postamt und Einsiedl Bahnhof	„	2 „
Raspenau Postamt und Raspenau Bahnhof	„	2 „
Liebwerda und Raspenau (für den Winter)	„	2 „
Friedland Postamt und Friedland Bahnhof	„	5 „
Halbstadt Postamt und Halbstadt Bahnhof	„	4 „
Hronov Postamt und Hronov Bahnhof	„	4 „
Ober Jeleny Postamt und Zamrsk	„	1 „
Obere Weinberge bei Prag und Žižkov	„	1 „
Postelberg Postamt und Postelberg Bahnhof	„	1 „
Vysočan Postamt und Vysočan Bahnhof	„	1 „
Dittersbach und Kreibitz Bahnhof	„	1 „

Summe . 48 Fussbotenposten.

In Mähren und Schlesien.

Botenfahrten zwischen:

Tischnowitz und Neustadtl	tägl.	1mal.
Liebau und Domstadtl	„	1 „

Summe . 2 Botenfahrten.

Eilfahrt zwischen:

Bielitz und Teschen . . . . tägl. 1mal.

Digitized by Google

Fussbotenposten zwischen:

Schildberg und Bukowitz . . . . tägl. 1mal,
Eisgrub und Lundenburg Bahnhof . . . . „ 1 „
Kohlbach Postamt und Kohlbach Bahnhof . . „ 4 „
Lobenstein Postamt und Lobenstein Bahnhof . „ 4 „
Lichten und Jägerndorf Postamt . . . . . . „ 1 „
Mährisch-Neustadt und Littau . . . . . . „ 1 „

Summe . 12 Fussbotenposten.

In Galizien.

Deckelwagenfahrt zwischen:

Dolina Postamt und Dolina Bahnhof . . . . . tägl. 1mal.

Cariolfahrten zwischen:

Stryj und Kałusz . . . . tägl. 1mal,
Husiatyn und Kopyczyńce . . . . „ 1 „
Stryj Postamt und Stryj Bahnhof . . . . . . „ 1 „
Lużan und Zaleszczyki . . . . „ 1 „

Summe . 4 Cariolfahrten.

Botenfahrten zwischen:

Bolechów Postamt und Bolechów Bahnhof . . tägl. 2mal,
Kałusz Postamt und Kałusz Bahnhof . . . . . „ 1 „
Łopuszanka chomina und Drohobycz . . . . . „ 1 „
Alwernia und Chrzanów . . . . „ 1 „
Uhnów und Krystynopol über Belz . . . . . „ 1 „
Żydaczów und Stryj . . . . „ 1 „
Sniatyn und Zaleszczyki . . . . „ 1 „
Złoczów und Sassów . . . . „ 1 „
Majdan górny und Nadwórna . . . . „ 1 „
Neumarkt und Kroscienko . . . . „ 1 „
Neu-Sandec und Szczawnica (für den Winter) . „ 1 „
Rymanów und Krosno . . . . „ 1 „
Lemberg und Stryj . . . . „ 1 „
Rawa und Żołkiew . . . . „ 1 „

Summe . 15 Botenfahrten.

Personenfahrten zwischen:

Husiatyn und Kopyczyńce . . . . tägl. 1mal.

Packfahrt zwischen:

Tarnopol und Czortków	tägl.	1mal.

Fussbotenposten zwischen:

Korczyna und Krosno	tägl.	1mal,
Lemberg Postamt und Lemberg Bahnhof	„	1 „
Rodatycze Postamt und Rodatycze Bahnhof . . .	„	2 „

Summe 4 Fussbotenposten.

In der Bukowina.

Botenfahrt zwischen:

Storożynetz und Czernowitz	tägl.	1mal.

In Dalmatien.

Eilfahrten neuen Systems zwischen:

Imoschi und Sign	wöchentlich	3mal,
Sebenico und Scardona	„	3 „

Summe 2 Eilfahrten.

Reitposten zwischen:

Metkovich und Ragusa.	wöchentlich	1mal,
„ „ Sign	„	3 „

Summe 2 Reitposten.

Malleposten zwischen:

Ragusa und Metkovich	wöchentlich	3mal.

Cariolfahrten zwischen:

Ragusa und Gravosa	wöchentlich	6mal.

Es wurden sohin im Jahre 1875 die Postverbindungen innerhalb des Gebietes der im Reichsrathe vertretenen Länder um 308 vermehrt.

In den bestehenden Postcoursen wurden 140 Einstellungen, 21 Beschränkungen, 8 Ausdehnungen, 9 Verlegungen, 49 Umgestaltungen und 160 anderweitige Cours-Aenderungen durchgeführt.

Regelung des Postverkehres. Im Laufe des Jahres 1875 sind mehrere Verfügungen erlassen worden, welche die entsprechende Regelung des Brief- und Fahrpostverkehres bezweckten und von welchen die wichtigeren folgende Gegenstände betrafen:

Digitized by Google

Gestattung der Beigabe von Retour-Recepissen zu Postanweisungen im internen Verkehre auf Verlangen des Aufgebers (Erlass vom 30. April 1875. Post-Verordnungsblatt Nr. 33);

Einschärfung der Bestimmungen über die Rechnungslegung im ausländischen Postanweisungsverkehre (Erlass vom 18. Mai 1875, P. V. Bl. Nr. 35);

Erweiterung des Postanweisungsdienstes bei den Vorstadt- und Filial-Postämtern in Wien, dann des Postanweisungs- und Nachnahmedienstes bei den Postämtern in Bludenz, Budweis, Gratz (Filialpostamt in der Murvorstadt), Jägerndorf, Klosterneuburg, Neutitschein, Radautz, Sereth, Teschen, Trautenau, Triest (Tergesteum und Bahnhof);

Rücksendung der vollzogenen Nachnahmescheine und Gebührenfreiheit der diesfälligen Nachfrageschreiben, beziehungsweise der Sendungen (Erlass vom 9. November 1875, P. V. Bl. Nr. 73);

Festsetzung der Gebühr für Nachfrageschreiben (Quästionen) mit 10 Neukreuzern (Erlass vom 1. Juni 1875. P. V. Bl. Nr. 37);

Portofreiheit der Postsendungen der Central-Commission und des Executiv-Comités in Wien für die Weltausstellung in Philadelphia 1876 (Erlass vom 10. Juni 1875, P. V. Bl. Nr. 40), dann der Correspondenzen und Sendungen der landwirthschaftlichen Landeslehranstalt zu Ober-Hermsdorf in Schlesien (Erlass vom 12. December 1875, P. V. Bl. Nr. 79);

Ermässigung der Tarifsätze für periodische Schriften (Erlass vom 16. März 1875, P. V. Bl. Nr. 21);

Aenderung der Taxen für Drucksachen und Waarenproben im internen Verkehre (Erlass vom 24. Juni 1875, P. V. Bl. Nr. 42);

Aenderung in den Bestimmungen über die Festsetzung des Rittgeldes aus Anlass der Einführung des Metermasses (Erlass vom 19. December 1875, P. V. Bl. Nr. 81);

Einführung des Fahrpostdienstes bei mehreren Postämtern in Dalmatien (Erlass vom 28. September 1875, P. V. Bl. Nr. 65);

Unzulässigkeit der Beförderung des chemischen Präparates Collodiumwolle mittels Post (Erlass vom 25. Juni 1875, P. V. Bl. Nr. 44);

Beförderung von lebendem Geflügel mit der Fahrpost (Erlass vom 20. März 1875, P. V. Bl. Nr. 22);

Einführung des metrischen Gewichtes im Fahrpostverkehre vom 1. April 1875 (Erlass vom 20. März 1875, P. V. Bl. Nr. 20).

Wichtigere Verhandlungen in ökonomischen Angelegenheiten des Postwesens betrafen die Collaudirung des Post- und Telegraphengebäudes in Prag, die innere Einrichtung des Post- und Telegraphengebäudes in Brünn, den Bau des Postgebäudes in Karlsbad und am Karl Ludwig-Bahnhofe in Lemberg, dann die Beischaffung von acht neuen vierrädrigen Postambulance-Waggons für den Eilpostzug Wien-Triest-Rom.

Brief- und Fahrpostverkehr. In den nachfolgenden Tabellen ist der Brief- und Fahrpostverkehr im Jahre 1875 für die im Reichsrathe vertretenen Länder ersichtlich gemacht.

Ergebnisse des Postverkehres im Jahre 1875.

I. Briefpostverkehr.

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche und recommandirte					Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon internationaler Verkehr	Von der Gesammtzahl waren recommandirt
	Briefe		Postkarten	Drucksachen	Waarenproben				
	frankirt	unfrankirt							
	Stück								
Oesterreich unter der Enns:									
Wien und Umgebung	35,876.522	1,099.224	4,684.338	4.078.488	581.490	1,158.390	47,478.452	11,844.654	2,731.788
Uebriges Land	10.869.234	324.324	1,559.646	1,527.088	194.544	2,220.444	16,695.280	3,533.356	918.730
Summe .	46,745.756	1,423.548	6,243.984	5,605.576	776.034	3.378.834	64,173.732	15,378.010	3,650.518
Oesterreich ob der Enns	5,095.660	151.020	1,004.342	836.854	118.046	1,085.166	8,291.088	1,305.846	477.502
Salzburg	1,414.960	67.140	151.322	256.314	26.226	310.716	2,226.678	437.606	104.858
Steiermark	10,965.140	213.144	1,469.780	1.445.648	261.208	2.487.132	16,842.052	1,958.864	335.392
Kärnten	5,087.608	90.576	443.940	522.368	92.520	630.692	6,867.704	738.896	225.180
Krain	2.380.644	246.438	395.572	466.992	336.654	298.962	4,125.262	1,178.086	146.468
Küstenland, österr.-illyr.	8,068.158	816.616	1.084.562	1,250 622	857.574	585.846	12,663.378	5,935.608	553.608
Tirol und Vorarlberg	5,583.564	243.226	24.930	1,053.810	274.842	1.497.012	8,677.414	2,680.434	402.624
Böhmen	39,960.981	1,377.054	4,361.229	4.469.130	1,710.323	7,341.102	59.219.819	13,236.182	4,792.725
Mähren	17.946.524	367.272	2,809.537	1,887.858	502.964	2,522.262	26,036.417	7,181.641	1,642.618
Schlesien	3,479.974	55.884	573.567	439.136	130.666	623.320	5,302.547	1,029.685	382.006
Galizien	13,253.438	622.840	2,488.942	1,409.308	381.260	4,333.261	22,489·049	3,504.956	1,679 912
Bukowina	1,406.406	81.992	305.424	124.326	28.458	643.572	2,590.178	646.890	207.720
Dalmatien	1,853.600	276.900	71.200	25.580	81.100	517.000	2,825.380	404.080	274.800
Im Ganzen .	163,242.413	6,033.650	21,428.331	19,793.522	5,577.875	26.254.907	242,330.698	55,616.784	14,875.931

Digitized by Google

II. Fahrpostverkehr.

Länder	Gesammtverkehr				Darunter internationaler Verkehr			
	Ordinäre Pakete		Geld- und Werthsendungen		ordinäre Pakete		Geld- und Werthsendungen	
	Stück	Kilogr.	Stück	Werth in Gulden	Stück	Kilogr.	Stück	Werth in Gulden
Oesterreich unter der Enns:								
Wien und Umgebung	436.798	1,832.951	3,851.101	1.169,179.403	262.072	1,385.108	795.637	312,352.043
Uebriges Land	174.342	467.840	1,509.312	110,725.388	43.446	108.452	288.210	18,944.738
Summe	611.140	2,300.791	5,360.413	1.279,904.791	305.518	1.493.560	1,083.847	331,296.781
Oesterreich ob der Enns	146.305	287.654	923.304	122,343.706	25.218	52.061	58.070	8,236.888
Salzburg	62.726	96.092	213.508	25.317.416	32.304	23.822	30.628	2,154.996
Steiermark	461.044	1,019.573	1,563.220	118,142.853	32.804	104.985	228.888	2.107.455
Kärnten	67.261	263.000	424.412	32,189.719	8.259	36.776	76.940	972.839
Krain	44.082	107.418	397.800	43,583.094	19.584	49.248	117.684	12,703.461
Küstenland, österr.-illyr.	144.914	263.214	1,014.166	143,585.701	64.088	135.792	723.654	50,928.984
Tirol und Vorarlberg	333.630	1,280.664	841.626	107.194.428	118.800	376.812	176.562	19,464.786
Böhmen	1,335.240	6,696.900	6,478.710	1.259.342 784	385.362	2,261.547	975.660	176,322.132
Mähren	485.152	1,318.844	3,674.294	229,234.294	139.932	387.290	1,780.868	39,345.394
Schlesien	140.367	389.432	517.878	80,594.685	39.045	99.026	115.486	22.338.671
Galizien	275.699	901.151	1,967.456	486,539.865	65.053	245.882	313.190	64,978.981
Bukowina	40.634	130.881	234.720	51,085.908	18.846	63.471	63.936	20,887.920
Dalmatien	43.990	345.460	136.410	25,379.000	7.890	48.480	30.310	1,149 000
Im Ganzen	4,192.214	15,401,074	23,747.917	4.004.438.247	1,262.703	5,378.752	5.775.723	752,888.291

Internationales Postwesen. In das Jahr 1875 fallen, abgesehen von der Kundmachung des in Bern am 9. October 1874 abgeschlossenen allgemeinen Postvertrages sammt Reglement, dann der Hinausgabe der zur Ausführung desselben dienlichen Instruction an die Postämter mehrere specielle Uebereinkommen und Verfügungen in internationalen Postangelegenheiten.

Hieher gehören die Verfassung eines neuen Briefposttarifes für den Verkehr mit dem Auslande auf Grund der Bestimmungen des Berner Postvertrages;

die Verfassung neuer Instructionen für die Postämter wegen des Beitrittes von Frankreich zum allgemeinen Postvereine vom 1. Januar 1876 an;

der Entwurf einer neuen Postübereinkunft mit Italien und die Verhandlung hierüber mit dem königlich ungarischen Handels-Ministerium;

Die Einführung der Postanweisungen, der Postnachnahme- und Postvorschuss-Sendungen im Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland und der Schweiz andererseits vom 1. Februar 1875 an;

die Einführung von Briefkartenschlüssen zwischen österreichischen Postämtern einerseits, belgischen, niederländischen, englischen und nordamerikanischen Postanstalten andererseits;

die Auflage von Correspondenzkarten zu 5 Soldi zur Verwendung bei den k. k. Postanstalten in der Türkei und in Aegypten;

die Einführung des metrischen Gewichtes im Fahrpostverkehre mit dem Auslande vom 1. April 1875 an;

die Hinausgabe neuer Fahrposttarife für Dänemark, Frankreich, Malta, Schweden, Norwegen und Afrika;

der Abschluss einer Postconvention mit dem ostindischen Generalpostdirector wegen des Austausches von Paketsendungen zwischen Oesterreich-Ungarn und Ostindien über Triest-Alexandrien vom 1. April 1876 an;

die Vereinbarung mit dem General-Postamte in Berlin und mit dem Verwaltungsrathe des österreichisch-ungarischen Lloyd in Betreff der Beförderung von deutsch-ostindischen Paketen über Oesterreich, dann mit Lloydschiffen von Triest nach Venedig und Information der Postämter in Wien und Triest über das zu beobachtende Verfahren.

4. Telegraphenwesen.

Personalangelegenheiten. In theilweiser Abänderung des mit der Verordnung vom 29. Januar 1874 (Tel. V. Bl. Nr. 3) den k. k. Telegraphen-Directionen eingeräumten erweiterten Wirkungskreises (s. amtl. Bericht für 1874, Seite 142) wurde die Ernennung der Telegraphen-Amtsofficiale wieder wie früher dem Handels-Ministerium vorbehalten; die Ernennung der Telegraphen-Amtsassistenten und Eleven, sowie die Bestellung von Amtsleitern aus der Kategorie der Officiale und Assistenten ist dagegen mit der bezüglichen Verordnung vom 13. October 1875 (Tel. V. Bl. Nr. 16) den k. k. Telegraphen-Directionen ausdrücklich belassen worden.

Das Gesammterforderniss von Manipulanten wurde für das Jahr 1875 mit 1670 Individuen festgesetzt und ergiebt daher gegenüber dem factischen Stande zu Ende December 1874 (mit 1660 Arbeitskräften) eine Erhöhung um 10 Individuen,

Digitized by Google

welche Vermehrung jedoch aus Ersparungsrücksichten nur der Kategorie der weiblichen Arbeitskräfte zugewendet wurde. Der factische Stand des Manipulationspersonals mit Ende December 1875 blieb übrigens hinter der systemisirten Ziffer um 38 Individuen zurück, wie sich aus nachstehender Uebersicht des in den einzelnen Directions-Bezirken systemisirten und mit Schluss des Jahres wirklich verwendeten Personales ergiebt:

Telegraphen-Directionsbezirk	Systemisirter Stand für das Jahr 1875					Factischer Stand mit Ende December 1875				
	Officiale	Assistenten	Eleven	Telegraphistinnen	Summe	Officiale	Assistenten	Eleven	Telegraphistinnen	Summe
Wien	136	136	12	106	390	192	85	20	95	392
Prag	131	131	20	74	356	96	150	30	59	335
Lemberg	82	82	18	30	212	57	102	19	30	208
Brünn	49	49	8	40	146	54	46	4	39	143
Triest	48	48	10	18	124	45	49	10	20	124
Innsbruck	43	43	8	24	118	38	47	8	22	115
Gratz	41	41	8	28	118	41	41	8	25	115
Linz	36	36	6	14	92	41	31	6	11	89
Zara	30	30	6	2	68	25	35	5	2	67
Czernowitz	19	19	4	4	46	17	19	4	4	44
Zusammen	615	615	100	340	1670	606	605	114	307	1632

Die im Stande der k. k. Telegraphen-Leitungsaufseher, Amtsdiener und Amtsboten während des Jahres 1875 eingetretenen Aenderungen sind aus der Gegenüberstellung der entsprechenden Ziffern für Ende December 1874 und 1875 zu ersehen:

	Ende December 1874	Ende December 1875
Aufseher 1. Classe	227	240
„ 2. „	230	240
Aushilfsaufseher	119	95
Telegraphen-Leitungsaufseher	576	575
Amtsdiener 1. Classe	25	24
„ 2. „	25	26
Telegraphen-Amtsdiener	50	50
Amtsboten 1. Classe	24	21
„ 2. „	23	18
„ 3. „	13	13
Telegraphen-Amtsboten	60	52

Der letztgedachten Kategorie von Telegraphen-Bediensteten wurde vom 1. September 1875 angefangen für die Besorgung des Nachtdienstes neben ihren systemmässigen Bezügen eine Nachtgebühr, und zwar von 25 kr. für den vollen und von 15 kr. für den halben Nachtdienst bewilligt.

Der Ausbildung geeigneter Aspiranten für den Telegraphendienst, sowie der Unterweisung bereits activer Manipulanten in der Behandlung neuer Telegraphen-Apparatsysteme wandte das Handels-Ministerium im abgelaufenen Jahre, sowie in den Vorjahren seine Aufmerksamkeit zu. An der Handels-Hochschule zu Wien wurden in der Zeit vom 15. October 1874 bis Ende Februar 1875, dann vom 1. März bis Ende Juli 1875 Fachcurse zur Heranbildung männlicher Candidaten für den Staats-Telegraphendienst abgehalten und sowohl an dieser Lehranstalt, als an der mit der Prager Handelsakademie verbundenen Fachschule für Post-, Eisenbahn- und Telegraphenwesen mit Beginn des Schuljahres 1875—76 neuerdings derartige Lehrcurse eröffnet. Aus den im Jahre 1875 in Wien, Prag und Lemberg abgehaltenen Fachcursen sind im Ganzen 56, bei den commissionellen Prüfungen als befähigt (davon 4 als vorzüglich befähigt) erkannte Candidaten hervorgegangen.

Sehr günstige Resultate lieferte auch der im Prager Frauenerwerbvereine abgehaltene, mit Ende Februar 1875 abgeschlossene Lehrcurs, an welchem 53 Schülerinnen theilgenommen haben und aus welchem 9 für den Telegraphendienst vorzüglich befähigte und 32 befähigte Candidatinnen hervorgegangen sind, welche bei verschiedenen Stationen des Prager Telegraphen-Directionsbezirkes nach Massgabe des Bedarfes Verwendung finden werden.

Bau von Telegraphenleitungen. Im Jahre 1875 wurden vom Handels-Ministerium mit der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft, dann mit der k. k. priv. böhmischen Westbahn-Gesellschaft Verträge in Betreff der Herstellung, Erhaltung und Benützung der Telegraphenleitungen längs den Bahnlinien der genannten Gesellschaften abgeschlossen. Ausserdem wurde in mehreren Fällen die Bewilligung zur Herstellung von Telegraphenleitungen ertheilt, und zwar dem Stadtmagistrate von Linz zur Herstellung einer Localleitung unter Vermittlung der Telegraphendirection in Linz für Zwecke des städtischen Sicherheitsdienstes; dem Oberwittigthaler Feuerwehrverein zur Verbindung mehrerer industrieller Etablissements in Mildenau und Raspenau durch eine Telegraphenleitung behufs Signalisirung von Feuersbrünsten; dem Kohlenwerksbesitzer William Refeen in Turn bei Teplitz zur Herstellung und zum Betriebe einer Privat-Telegraphenleitung zwischen seiner Villa in Turn und dem Nelsonschachte bei Ossegg unter gewissen beschränkenden Bedingungen; endlich dem Gastwirthe S. Augustin in Braunau am Inn zur Herstellung einer Drahtleitung zwischen dem dortigen Bahnhofe und seinem Gasthause, sowie zur Aufstellung eines elektrischen Weckers in dem letztgenannten Locale. Ueber das Ansuchen der Actiengesellschaft für Seidenspinnerei in Sagrado bei Görz wegen Errichtung einer Telegraphenleitung zu Fabrikszwecken auf dem der Gesellschaft gehörigen Grunde wurden zunächst die erforderlichen Vorerhebungen eingeleitet.

Wegen Sicherstellung der Telegraphenmaterialien für die im Jahre 1875 in Aussicht genommenen Leitungsherstellungen wurden die Offertverhandlungen zum Abschlusse gebracht und ergab sich hiernach als Gesammtsumme der durch die Lieferungs-

verträge bedungenen Preise für benöthigte Telegraphen-Baumaterialien mit Ausnahme der Säulen) der Betrag von 150.755 fl. 50 kr., welcher sich auf die einzelnen Lieferungsobjecte folgendermassen vertheilte:

9.500	Zoll-Ctr.	5mm Eisendraht	85.200 fl. — kr.
400	„	3mm „	3.836 „ — „
100	„	2½mm „	1.019 „ — „
6	„	Stahldraht	198 „ — „
5	„	Kupferbindedraht	350 „ — „
30	„	Löthzinn	1.492 „ 50 „
80.000	Stück	Winkelträger	15.300 „ — „
150.000	„	gewöhnliche Porzellan-Isolatoren	36.500 „ — „
1.000	„	kleine „ „	160 „ — „
80.000	„	Holzschrauben	600 „ — „
120.000	„	Stockschrauben 65mm lang	2.100 „ — „
120.000	„	„ 95mm „	3.000 „ — „
8.000	„	Bolzenschrauben	1.000 „ — „
		Zusammen	150.755 fl. 50 kr.

Für nachbenannte Bauten wurden im Jahre 1875 die Kostenvoranschläge geprüft, richtig gestellt und die Bauaufträge ertheilt:

a) Staatslinien.

			österr. Meilen
Einfache Leitung		Cavalese-Primiero	7·03
„ „		Cilli-Krainer Grenze	4·29
„ „		Hartberg-Reitenau	1·12
„ „		Jassounig-Stein	6·10
„ „		Jičin-Liban	1·65
„ „		Kühnsdorf-Kappel	2·51
„ „		Lubenz-Chiesch-Luditz	1·90
„ „		Marschendorf-Schneekoppe	1·50
„ „		Metkovich-Fort Opus	1·20
„ „		Neuhaus-Kamenitz a. L.	2·75
„ „		Policzka-Brünnlitz	3·00
„ „		Reitenau-Friedberg	2·10
„ „		Reutte-Füssen	1·62
„ „		Schönbach-Gossengrün Graslitz	2·97
„ „		Sulzberg-S. Bernardo di Rabbi	1·75
„ „		Wien-Fischamend	3·41
„ „	(Zuspannung)	Bortniki-Stanislau	8·90
„ „	„	Dobromil-Przemysl	3·80
„ „	„	Gurahumora-Watradorna	9·70
„ „	„	Haidenschaft-Görz	3·90

		österr. Meilen
Einfache Leitung (Zuspannung)	Lend-Hofgastein	2·28
„ „ „	Prerau-Oderberg	13·20
„ „ „	Steyrermühl-Wels	4·08
„ „ „	Teschen-Oderberg	4·49
„ „ „	Teschen-ungarische Grenze	4·40
„ „ „	Wien-St. Pölten	8·71
Doppelte Leitung (Zuspannung)	Lemberg-Stryi	10·56
„ „ „	Spielfeld-Marburg	2·40
Schleifenleitung	nach Beraun und Horowitz	0·23
„	Bruck i. P.-Fusch	1·60
„	Dölsach-Winklern	1·25
„	nach Duino	0·67
„	„ Friedau	0·01
„	Jenbach-Zell a. Ziller	3·01
„	Kamenitz-Eule	1·15
„	Kirschentheuer-Ferlach	0·39
„	nach Krszeszowice	0·03
„	„ Lancut	0·39
„	„ Miitterndorf bei Aussee	0·02
„	„ Mitterdorf a. d. Südbahn	0·02
„	„ Obergrafendorf	0·75
„	Petersdorf-Ullersdorf	0·58
„	nach Rabka	0·50
„	„ Rokytzan	0·03
„	Sachsenburg-Obervellach	2·73
„	Sambor-Podbuz	3·75
„	nach Schwarzenberg (Bregenzerwald)	0·40
„	Skotschau-Ustron	1·38
„	nach Solotwina	1·20
„	„ Toblach	0·02
„	„ Trofaiach	0·05
„	„ Tüffer	0·04
„	„ Wosseletz	0·70

b) Eisenbahnbetriebs- und Privattelegraphen-Leitungen.

			österr. Meilen
Betriebslinie,	einfache,	Beraun-Zditz	1·29
„	zweifache,	Canfanaro-Rovigno	2·75
„	„	Divazza-Pinguente	4·65
„	„	Pinguente-Pisino	4·64
„	„	Pisino-Pola	6·85
„	„	Rakonitz-Beraun	11·35
„	„	Tarnow-Leluchow	19·22

		Österr. Meilen
Betriebslinie, zweifache	Wörgl-Saalfelden	10·56
" "	Zditz-Protivin	5·71
" dreifache,	Bischofshofen-Saalfelden	7·69
" "	Eisenbrod-Tannwald	2·33
" "	Falkenau-Grasslitz	2·70
" "	Golling-Radstadt	6·09
" "	Hennersdorf-preussische Grenze	1·70
" "	Neuern-Eisenstein	4·40
" "	Pilsen-Neuern	8·40
" "	Reichenberg-Seidenberg	5·23
" "	Selzthal-Radstadt	9·81
Distanzsignal-Leitungen	am Bahnhofe in Dux	0·99
" "	in Paskau	0·42
" "	Rakonitz-Beraun	1·50
" "	Zditz-Protivin	3·25
Einfache Leitung vom Pumphause zum Wasser-Reservoir am Nordbahnhofe in Wien		0·32
Umlegung der Leitungen zwischen Dux und Ladowitz		0·21
" " "	am Bahnhofe in Pilsen	0·09
" " "	Simmering-Wien	0·15
Privattelegraphen-Leitung Klagenfurt-Limmersach		0·49

Ausserdem wurden Reparaturen und Reconstructionen, und zwar abgesehen von allgemeinen Reparaturen, welche in sämmtlichen Telegraphen-Directionsbezirken erfolgten, Drahtauswechslungen, Umlegungen und Reconstructionen auf 46 Linien in einer Gesammtlänge von 168·38 österr. Meilen vorgenommen, sowie die Collandirung von 102 theils neu gebauten, theils zugespannten, umgelegten und reconstruirten Leitungen, respective die Uebergabe derselben an die betreffenden Bahnverwaltungen vollzogen.

Die Gesammtlänge an Linien und Drähten, welche dem telegraphischen Verkehr in den einzelnen Ländern am 31. December 1875 zu Gebote stand, ist aus der auf Seite 152 folgenden Tabelle zu ersehen.

Erfindungen und Verbesserungen auf dem Gebiete der Telegraphie. Auch im abgelaufenen Jahre wurden dem Handels-Ministerium mehrere Projecte von Apparatconstructionen und Verbesserungen vorgelegt, von welchen aber grösstentheils mit Rücksicht auf die bestehenden technischen und administrativen Einrichtungen kein Gebrauch gemacht werden konnte. Nur das von dem k. k. Telegraphenamts-Official Granfeld in Wien vorgelegte Project eines neuen Apparates ist vorläufig der practischen Erprobung unterzogen worden, während das im vorjährigen amtlichen Berichte (Seite 150) erwähnte, vom k. k. Telegraphenamts-Controlor Alexander Lamberg in Linz vorgelegte Project eines neuen Typendruck-Apparates von dem Projectanten mit dem

Vorbehalt zurückgezogen wurde, den Entwurf ausführen zu lassen und der Telegraphen-Verwaltung seinerzeit den fertigen Apparat zur Prüfung zu übergeben.

Von neuen Telegraphenleitungen wurden im Jahre 1875 in Betrieb gesetzt:

a) Zur Erleichterung des Verkehres bereits bestehender Telegraphenstationen und behufs Rectificirung des Liniennetzes:

Marburg-Windischfeistritz,
Maffersdorf-Tannwald,
Worlik-Bechyn,
Kralowitz-Kolleschowitz,
Laibach-Görz,
Wie -St. Pölten,
Hofgastein-Lend,
Steyrermühl-Wels,
Spielfeld-Marburg (zweifache Leitung),
Lemberg-Stryi (zweifache Leitung),
Dobromil-Przemysl,
Gurahumora-Watradorna,
Pardubitz-Böhm. Trübau,
Policzka-Brünnlitz.

b) Zur Einbeziehung neuer Stationen in das Telegraphennetz:

Hermagor-Kirchbach i. G.,
Cilli-Möttnig-Stein,
Jenbach-Zell a./Z.,
Metkovich-Fort Opus,
Kamenitz b./E.-Eule,
Neuhaus-Kamenitz a. L.,
Jičin-Liban,
Lubenz-Luditz,
Marschendorf-Schneekoppe,
Hartberg-Friedberg,
Klagenfurt-Kappel,
Cavalese-Primiero,
Bregenz-Pfänder,
Sambor-Podbuz und
Wien-Fischamend.

Ferner ist zur Gewinnung eines neuen Anschlusses an die königlich bayerische Telegraphenlinie eine Leitung Reutte-Füssen hergestellt und mit einer von Innsbruck ausgehenden Linie verbunden, sowie die Linie Innsbruck-Pass Achen nach entsprechender Completirung für den Verkehr Innsbruck-München eingerichtet worden. Auch wurde im Einvernehmen mit der kais. deutschen Telegraphenverwaltung eine Linie für den directen Verkehr Wien-Hamburg eröffnet.

Hier ist zu erwähnen, dass zum Zwecke der Ersparung von Batteriemateriale und zur Erzielung grösserer Sicherheit und Vereinfachung der Manipulation in kleineren Stationen auf allen Linien, wo dies überhaupt vortheilhaft erscheint, das Ruhestrom-System zur Anwendung gebracht wird. Während mit Ende December 1874 110 Linien auf Ruhestrom eingerichtet waren, ist die Zahl derselben mit Ende December 1875 bereits auf 132 gestiegen.

Zur Erleichterung und Beschleunigung der Depeschenaufgabe und der Depeschenzustellung in Wien ist ein pneumatisches Röhrennetz hergestellt und am 1. März 1875 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Digitized by Google

Telegraphenlinien und Länder	Gesammtlänge der Linien (Kilometer)	Gesammtlänge der Drähte (Kilometer)	Leitung 1 Drähten	Leitung 2 Drähten	Leitung 3 Drähten	Leitung 4 Drähten
a) Staatslinien.						
Oesterreich unter der Enns	1.762·21	7.897·56	143·53	346·29	142·66	94·77
Oesterreich ob der Enns	988·80	2.720·39	398·36	221·61	202·70	22·65
Salzburg	451·01	1.552·56	106·66	76·16	61·08	78·09
Steiermark	1.027·55	5.400·15	599·22	281·45	266·98	77·62
Kärnten	598·08	1.605·20	140·97	217·03	115·32	20·14
Krain	755·04	2.204·52	396·16	144·31	31·50	0·42
Küstenland, österreichisch-illyr.	820·22	2.153·84	282·32	183·78	236·77	28·12
Tirol und Vorarlberg	1.370·21	4.414·36	457·59	200·30	178·01	69·91
Böhmen	5.224·55	12.773·74	2.299·62	1.083·60	665·41	496·40
Mähren	1.820·16	5.879·01	608·63	432·52	176·52	170·40
Schlesien	674·31	1.492·22	246·65	233·73	78·30	66·55
Galizien	3.942·68	8.478·41	2.061·85	924·76	276·46	219·29
Bukowina	543·71	1.150·23	205·92	162·60	119·43	43·93
Dalmatien	1.347·08	2.255·69	671·72	505·73	115·56	46·64
Summe	21.926·00	59.977·88	8.919·20	5.013·87	2.666·73	1.434·94
b) Eisenbahnlinien.						
Oesterreich unter der Enns	1.138·98	2.939·94	14·67	563·87	517·99	12·86
Oesterreich ob der Enns	462·58	1.036·52	. . . . .	351·20	111·38	. . . . .
Salzburg	204·00	457·16	. . . . .	160·89	38·47	4·64
Steiermark	964·12	1.309·67	656·42	277·10	25·49	4·94
Kärnten	359·56	387·35	332·60	26·13	0·83	. . . . .
Krain	256·01	713·68	. . . . .	84·67	141·02	30·32
Küstenland, österreichisch-illyr.	130·26	352·86	10·16	58·37	34·44	16·67
Tirol und Vorarlberg	585·25	1.265·76	19·44	467·31	92·92	5·81
Böhmen	3.601·26	9.105·29	77·49	2.322·21	753·17	197·26
Mähren	983·65	2.366·32	0·91	598·73	377·41	. . . . .
Schlesien	321·35	735·79	7·33	215·82	97·09	. . . . .
Galizien	1.396·98	3.223·69	21·91	937·53	432·91	. . . . .
Bukowina	117·39	234·78	. . . . .	117·39	. . . . .	. . . . .
Summe	10.521·64	24.129·11	1.140·93	6.181·22	2.623·12	270·50
c) Privat-Telegraphenlinien.						
Wien und Umgebung	385·80	727·00	284·40	51·50	17·20	12·00
Im Ganzen Ende 1875	62.833·44	84.833·99	10.344·53	11.246·59	5.307·05	1.717·44
Im Ganzen „ 1874	61.731·79	82.718·60	10.165·93	10.485·10	5.140·65	1.695·49

Digitized by Google

mit								
5	6	7	8	9	10	11	12	mehr
(Kilometer)								
195·44	137·49	77·64	99·96	71·69	46·06	49·58	...	57·13
31·32	52·99	...	...	29·13	0·66	2·18	1·01	26·19
38·06	58·44	28·07	...	0·44	...	1·17	...	2·87
55·54	43·32	70·43	102·29	92·50	29·25	2·40	1·37	5·18
72·56	...	29·00	0·39	...	0·99	...	0·03	1·65
28·52	...	50·85	37·90	27·06	37·31	...	...	0·98
21·94	3·15	0·46	52·01	0·83	...	8·54	1·57	0·73
198.63	183·78	37·81	37·20	...	0·80	0·68	4·09	1·35
241·55	206·99	165·62	33·82	6·97	2·56	2·74	1·48	17·79
45·13	165·42	49·99	95·89	23·92	33·79	1·89	6·00	10·36
35·25	5·65	5·85	0·26	0·05	0·61	...	1·33	0·10
200·87	166·34	2·16	41·15	40·72	1·32	0·13	2·56	4·77
...	8·64	...	1·73	...	0·59	...	...	0·90
5·55	1·76	...	0·12	...	...	...	...	...
1.170·36	1.033·97	518·18	502·72	293·31	153·97	69·31	19·14	130·00
12·17	4·62	8·56	1·96	0·31	0·65	...	0·81	0·51
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	0·47	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
7·76	2·86	...	...	...	...	...	...	...
1·70	...	0·03	...	...	0·04	...	...	...
225·43	7·67	0·30	8·13	3·08	5·42	0·60	0·50	...
3·86	2·55	...	0·14	...	...	...	...	...
1·11	...	...	...	...	...	...	...	...
2·53	...	1·16	0·64	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
254·56	18·17	10·35	10·87	3·39	6·11	0·60	1·31	0·51
5·70	5·40	0·60	0·90	0·80	1·60	1·20	0·80	4·20
1.430·62	1.057·54	529·13	514·49	287·50	161·68	71·11	21·05	134·71
1.518·07	989·96	540·93	506·29	279·29	158·12	69·75	44·43	137·78

Digitized by Google

Die pneumatischen Röhren verbinden die nachbenannten zehn Stationen:

1. k. k. Telegraphen-Centralstation, Börsenplatz Nr. 1;
2. Laurenzergebäude am alten Fleischmarkte;
3. k. k. Postamt Leopoldstadt, Taborstrasse Nr. 27;
4. „ „ „ Landstrasse, Hauptstrasse Nr. 65;
5. „ „ Telegraphenamt Kärnthnerring Nr. 3;
6. „ „ Postamt Wieden, Neumanngasse Nr. 3;
7. „ „ pneumatische Station Gumpendorf, Magdalenenstrasse Nr. 67;
8. „ „ Postamt Neubau, Siebensterngasse Nr. 13;
9. „ „ „ Josephstadt, Mariatreugasse Nr. 4 und
10. „ „ pneumatische Station in der prov. Börse am Schottenring.

Die neun ersten halten in den Stunden von 8 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends Dienst und es verkehren zwischen denselben während dieser Zeit in Zwischenräumen von zwanzig Minuten pneumatische Züge. Die Station in der provisorischen Börse ist nur während des Börsenverkehres eröffnet; die Züge zwischen ihr und der Telegraphen-Centralstation folgen sich in Zwischenräumen von zehn Minuten.

Die pneumatischen Trains dienen theils zur Beförderung der bei den pneumatischen Stationen für auswärtige Stationen aufgegebenen Telegramme zur hiesigen Telegraphen-Centralstation, theils zur Zustellung der bei letzterer durch die Telegraphenleitungen einlangenden Telegramme an die Adressaten.

Ein Gebührenzuschlag zur reglementären Taxe der Telegramme findet aus Anlass der Anwendung der neuen beschleunigten Beförderungsweise nicht Statt.

Ausserhalb der obgenannten Dienststunden können Telegramme nur bei der Wiener Telegraphen-Centralstation aufgegeben werden, welcher auch für die Stunden von 6—8 Uhr Morgens und von 9—12 Uhr Abends die directe Zustellung der von auswärts einlangenden Telegramme durch die hierzu bestellten Telegraphenboten obliegt. In den Stunden von Mitternacht bis 6 Uhr Morgens wird die sofortige Zustellung auf Staatsdepeschen, Zeitungstelegramme und solche Mittheilungen eingeschränkt, aus deren Inhalt ihre besondere Dringlichkeit ersehen oder vermuthet werden kann.

Endlich werden durch die pneumatischen Röhren während der Dienststunden von 8 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends auch schriftliche Mittheilungen befördert, für welche der Aufgeber und der Adressat sich innerhalb der Linienwälle Wiens befinden.

Diese pneumatischen Briefe sollen in der Regel auf die für sie bestimmte amtliche Drucksorte, welche bei den obgenannten Stationen verkäuflich ist, anderenfalls auf dünnes Briefpapier geschrieben werden, welch' letzteres aber vom Aufgeber in eine mit Francaturmarke versehene Enveloppe, die ebenfalls bei den pneumatischen Stationen verkauft wird, einzulegen ist.

Die pneumatischen Briefe dürfen das Maximalgewicht von 10 Grammen nicht überschreiten, keine steifen und zerbrechlichen Einlagen enthalten und können offen oder verschlossen zur Aufgabe gebracht werden; jedoch ist der Verschluss nur durch Zukleben der gummirten Ränder des Briefes, respective der Enveloppe, oder durch Verwendung dünner Siegelmarken, nicht aber mittels Siegellacks herzustellen.

Digitized by Google

Die pneumatischen Briefe sind bei der Aufgabe zu frankiren; die Beförderungsgebühr, welche von der Wortzahl unabhängig ist, beträgt für jeden Brief 20 kr. ö. W. Wünscht der Aufgeber über die Annahme seines Briefes eine Bestätigung zu erlangen, so wird ihm gegen Entrichtung einer weiteren Gebühr von 5 kr. ö. W. ein gestempeltes Aufgabsrecepisse ausgefertigt.

Durch das pneumatische Röhrennetz wurden in der Zeit vom 1. März bis 31. December 1875 im Ganzen 537.022 Depeschen und 5301 Briefe befördert. Die Zahl der ersteren vertheilte sich nach Monaten und nach Stationen, von welchen, beziehungsweise zu welchen sie befördert wurden, in folgender Weise:

Pneumatische Stationen in Wien:	März	April	Mai	Juni	Juli	August
Centralstation	49.912	51.355	54.026	53.681	55.301	55.796
Kärntnerring	13.620	14.952	15.357	14.359	14.545	14.194
Leopoldstadt	8.330	8.370	9.839	10.629	10.767	12.006
Fleischmarkt	9.467	8.733	9.624	9.279	9.433	9.527
Börse	7.479	7.407	5.683	6.802	7.230	7.374
Wieden	3.068	3.123	3.585	3.901	3.915	3.525
Neubau (Siebensterngasse)	2.857	3.072	3.800	3.216	3.222	3.165
Gumpendorf	1.922	2.240	2.466	1.933	2.155	2.320
Landstrasse	1.691	1.926	2.017	2.026	2.471	2.268
Josephstadt	1.478	1.532	1.655	1.537	1.563	1.417
im Ganzen	49.912	51.355	54.026	53.681	55.301	55.796
Darunter für die Centralstation	16.650	16.592	16.292	16.626	17.791	17.364
Darunter von der „	33.262	34.763	37.734	37.055	37.510	38.432

Digitized by Google

Pneumatische Stationen in Wien:	September	October	November	December	Summe
Centralstation	55.843	55.880	53.036	52.192	537.022
Kärntnerring	14.765	15.197	14.175	13.581	144.745
Leopoldstadt	11.292	10,867	9.972	9.239	101.310
Fleischmarkt	9.806	9.542	9.398	9,184	93.993
Börse	7.311	7.042	7.868	8,661	72.857
Wieden	2.661	3.565	3.094	3.123	33.560
Neubau (Siebensterngasse) . .	3.446	3.496	3.162	3.236	32.672
Gumpendorf	2.714	2.346	2.221	2.098	22.415
Landstrasse	2.320	2.264	1.870	1.734	20.587
Josephstadt	1.528	1.561	1.276	1.336	14.883
im Ganzen .	55.843	55.880	53.036	52.192	537.022
Darunter für die Centralstation	17.313	17.622	17.058	17.175	170.483
Darunter von der „	38.530	38.258	35.978	35.017	366.539

Andererseits entfiel von den 5301 während des bezeichneten zehnmonatlichen Zeitraumes aufgegebenen pneumatischen Briefen auf die einzelnen Stationen nachstehende Stückzahl:

Centralstation	744
Fleischmarkt	1022
Kärntnerring	866
Wieden	407
Gumpendorf	838
Neubau (Siebensterngasse)	347
Josephstadt	224
Börse	207
Leopoldstadt	344
Landstrasse	302

Die Zahl der Telegraphenstationen, welche dem Verkehre im Laufe des Jahres 1875 übergeben wurden, beziffert sich mit 113, wovon 86 Staats-Telegraphenstationen und 27 Eisenbahn-Betriebsstationen sind. Die ersteren befinden sich in nachstehenden Ländern und Orten*):

Oesterreich unter der Enns:

Fischamend PC.
Gross-Enzersdorf PC.
Ober-Grafendorf PC.
St. Valentin PC.
Thaya P.
Wien Börse B.
„ Gumpendorf B.

Salzburg:

Fusch PC.

Steiermark:

Franz PC.
Mitterndorf bei Aussee N,
Mitterdorf an der Südbahn PC.
Reitenau P.
Sachsenfeld PC.
St. Paul im Sannthale PC.
Trofaiach PC.
Vorau PC. **)

Kärnten:

Ferlach PC.
Kappel PC.
Kirchbach im Gailthal PC.
Ober-Vellach PC.
Paternion PC.
Winklern PC.

Krain:

Weixelburg PC.

Oesterr.-illyrisches Küstenland:

Duino P.
Lovrana P.

Tirol und Vorarlberg:

Brennerbad B.
Fügen PC.
Kaltenbach PC.
Pfänder P.
Predazzo N.
Primiero N.
Rabbi B.
Schluderbach P.
Schruns PC.
Schwarzenberg PC.
Schwaz P.
Toblach B.
Zell am Ziller PC.
Zirl PC.

Böhmen:

Beraun N.
Chiesch P.
Chotieborz PC.
Chrast bei Chrudim PC.
Czista PC.
Elbekosteletz N.
Eule PC.
Gross-Aupa PC.
Gross-Czakowitz N.
Heinrichsgrün PC.
Hlinsko PC.
Hořowitz N.
Kamenitz a. d. Linde PC.
Königsaal P.
Liban PC.
Lubenz N.
Mühlhausen P.

---

*) B = Beamtenstation,
N = selbständige Nebenstation,
PC = mit der Post combinirte Nebenstationen.
P = mit Privatpersonen besetzte Nebenstationen.

**) Wiedereröffnet.

Digitized by Google

Rokitzan N.
Sadska PC.
Schneekoppe N.
Schwarzbach PC.
Sobotka N.
Wysoczan PC.
Weipert PC.
Wosseletz P.
Zdiretz PC.

Mähren:

Chropin PC.
Gross-Ullersdorf PC.
Przivoz PC.
Witkowitz PC.

Schlesien:

Freistadt PC.
Gross-Herrlitz P.
Niklasdorf PC.

Galizien:

Bohorodczany P.
Delatyn P.
Krzeszowice N.
Lancut P.
Nisko P.
Podbuz P.
Rabka PC.
Skole P.
Sokolow PC.
Solotwina PC.
Zmigrod P.

Bukowina:

Unter-Sinoutz PC.

Dalmatien:

Fort Opus PC.
Neresi PC.

Von den 86 eröffneten Staats-Stationen waren daher
4 Beamtenstationen,
11 selbständige Nebenstationen,
52 mit der Post combinirte Nebenstationen,
19 mit Privatpersonen besetzte Nebenstationen.

Die im Jahre 1875 eröffneten 27 Eisenbahnbetriebs-Telegraphenstationen vertheilen sich auf einzelne Bahngesellschaften folgendermassen:

Aussig-Teplitzer Bahn	1
Buschtěhrader Bahn	4
Erzherzog Albrecht-Bahn	7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1
Kaiserin Elisabeth-Westbahn	3
Oesterreichische Nordwestbahn	6
„ Staatsbahn	1
Süddorddeutsche Verbindungsbahn	4
Zusammen	27.

Die Gesammtzahl der in den einzelnen Monaten des Jahres 1875 im Betriebe gestandenen Staats-Telegraphenstationen ist nach Kronländern in der folgenden Uebersicht ausgewiesen:

Länder	Im Betriebe befindliche Stationen im Monat											
	Januar	Februar	März	April	Mai *)	Juni	Juli	August	September	October **)	November	December
Oesterreich unter der Enns .	68	69	69	71	73	74	74	74	74	74	73	73
Oesterreich ob der Enns . .	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52
Salzburg	14	14	14	15	16	16	16	16	16	15	14	14
Steiermark	60	60	60	60	63	68	68	69	72	68	68	68
Kärnten	15	15	15	15	15	17	18	19	20	20	21	21
Krain	23	23	23	23	24	24	24	24	25	24	24	24
Oesterr.-illyr. Küstenland . .	34	34	34	34	34	35	36	36	36	36	36	36
Tirol und Vorarlberg	51	51	51	51	55	63	68	69	67	62	60	60
Böhmen	246	247	248	249	258	261	264	271	273	269	270	270
Mähren	95	95	95	96	96	98	98	99	99	99	98	98
Schlesien	31	31	31	31	33	34	34	35	35	33	34	34
Galizien	114	114	115	115	118	121	127	128	126	121	124	124
Bukowina	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	20
Dalmatien	50	50	50	50	50	50	50	51	51	51	51	52
im Ganzen .	872	874	876	881	906	935	948	962	965	943	944	946
Darunter neu eröffnete Stationen	3	5	3	2	11	21	14	14	3	3	6	2

Die weiter folgenden Uebersichten enthalten die Hauptergebnisse des Staatstelegraphen in den Jahren 1874 und 1875 für die einzelnen Kronländer und zwar zunächst die sämmtlichen behandelten, dann die gebührenpflichtigen Depeschen, sowie die auf die einzelnen Monate der Jahre 1874 und 1875 entfallenden Einnahmen und Ausgaben (ohne die Nachtragsgebahrung).

---

*) Eröffnung } der meisten temporären Stationen.
**) Schluss }

I. Telegraphen-Verkehr in den im Reichsrathe

a) Uebersicht der gesammten

Länder	Im Jahre	Aufgegebene					
		Staats-	Dienst	Privat-			im Ganzen
				interne	nicht interne	Zusammen	
		Depeschen					
Oesterreich unter der Enns	1874	10.718	11.116	617.065	256.708	873.773	895.607
	1875	13.832	9.509	663.945	248.971	912.916	936.257
Oesterreich ob der Enns	1874	2.110	3.130	74.764	10.103	84.867	90.107
	1875	2.501	3.284	75.123	10.208	85.331	91.116
Salzburg	1874	664	1.031	28.180	5.511	33.691	35.386
	1875	694	976	30.271	6.467	36.738	38.408
Steiermark	1874	2.066	6.619	132.463	5.308	137.771	146.456
	1875	2.080	6.517	137.658	5.885	143.543	152.140
Kärnten	1874	239	1.622	26.665	1.454	28.119	29.980
	1875	242	1.282	26.313	1.357	27.670	29.194
Krain	1874	677	1.306	23.542	803	24.345	26.328
	1875	708	901	26.084	828	26.912	28.521
Küstenland, österr.-illyr.	1874	4.517	9.128	147.897	86.516	234.413	248.058
	1875	5.370	8.207	155.435	83.629	239.064	252.641
Tirol und Vorarlberg	1874	1.759	3.731	61.591	25.630	87.221	92.711
	1875	1.746	4.144	67.621	27.866	95.487	101.377
Böhmen	1874	21.959	14.134	579.742	101.545	681.287	717.380
	1875	28.289	15.315	588.761	104.218	692.979	736.583
Mähren	1874	2.629	4.001	173.032	11.399	184.431	191.061
	1875	1.988	2.290	168.699	12.916	181.615	185.893
Schlesien	1874	196	740	51.879	8.148	60.027	60.963
	1875	306	561	53.252	9.262	62.514	63.381
Galizien	1874	4.326	10.086	339.613	37.661	377.274	391.686
	1875	3.783	8.363	324.384	36.664	361.048	373.194
Bukowina	1874	744	1.148	50.813	17.681	68.494	70.386
	1875	647	954	49.356	17.953	67.309	68.910
Dalmatien	1874	7.544	4.649	86.856	6.553	93.409	105.602
	1875	15.083	4.370	109.525	8.612	118.137	137.590
Summe	1874	60.148	72.441	2,394.102	575.020	2,969.122	3,101.711
	1875	77.269	66.673	2,476.427	575.136	3,051.563	3,195.505

Digitized by Google

vertretenen Ländern (1874 und 1875).

behandelten Depeschen.

Angekommene						Uebertelegraphirungen (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten Depeschen
Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Privat- Zusammen	im Ganzen		
Depeschen						Stück	
11.613	35.611	630.040	230.118	860.158	907.142	1,451.785	3,254.834
15.488	37.013	649.209	226.912	876.121	928.622	1,462.894	3,327.773
1.595	20.652	76.178	10.015	86.193	108.440	235.400	433.947
1.729	22.521	78.518	9.906	88.154	112.704	232.396	436.216
819	5.100	27.164	5.199	32.663	38.582	155.354	229.822
881	6.177	29.057	7.221	36.278	43.336	116.392	198.136
1.631	27.045	138.869	5.100	143.969	172.618	260.976	580.080
1.891	35.124	143.108	5.649	148.757	186.142	269.112	607.394
302	6.706	26.634	1.351	27.988	35.086	79.804	144.870
403	9.170	25.620	1.311	26.943	36.516	82.699	148.409
695	4.731	24.022	652	24.674	30.100	35.552	91.950
796	3.973	26.141	779	26.920	31.689	43.956	104.166
2.791	15.246	161.111	82.021	243.132	261.169	340.848	850.075
3.152	11.152	168.036	80.897	218.933	266.537	369.868	889.046
2.359	27.389	62.285	27.006	89.291	119.039	663.143	875.193
2.317	34.886	67.711	29.129	96.840	134.013	802.452	1,037.872
18.162	90.062	596.743	104.565	701.308	809.532	1,732.072	3,258.984
23.324	104.198	608.627	108.608	717.235	844.757	1,675.838	3,257.178
2.173	23.760	187.525	11.057	198.582	224.515	508.378	923.954
2.001	20.832	181.152	12.478	193.630	216.463	505.246	907.602
336	8.790	51.619	7.368	58.987	68.113	72.250	201.326
463	9.908	53.348	8.369	61.717	72.088	84.335	219.804
4.309	44.123	342.713	40.816	383.529	431.961	1,289.388	2,118.035
3.625	51.948	326.979	41.396	368.375	426.948	1,287.134	2,037.276
1.033	9.198	51.456	19.197	70.653	81.184	227.940	379.510
957	10.976	48.539	19.155	67.694	79.627	217.898	366.435
6.982	17.840	81.238	7.109	88.347	113.169	236.676	455.447
13.875	18.142	100.784	8.449	109.233	141.250	319.650	598.790
54.923	336.583	2,457.597	551.877	3,009.474	3,400.980	7,289.866	13,792.557
70.902	382.690	2,506.868	560.262	3,067.130	3,520.722	7,419.870	14,136.097

Digitized by Google

b) Uebersicht der gebührenpflichtigen Depeschen.

Länder	Aufgegebene – Staats- – Interne	Aufgegebene – Staats- – nicht Interne	Aufgegebene – Privat- – Interne	Aufgegebene – Privat- – nicht Interne	Angekommene nicht interne – Staats- und Privat-	Bei den Eisenbahnstationen aufgegebene – Staats- und Privat-	Gesammtzahl der gebührenpflichtigen
	Depeschen						
Oesterreich unter der Enns	6.995	3.793	663.945	248.971	230.255	38.313	1,192.272
Oesterreich ob der Enns	1.191	157	75.123	10.208	[illegible]	10.790	107.532
Salzburg	513	181	30.271	6.467	7.382	4.193	49.007
Steiermark	1.952	26	137.658	5.885	5.702	24.750	175.973
Kärnten	210	2	26.313	1.357	1.317	6.814	36.013
Krain	701	7	26.084	828	782	4.141	32.543
Küstenland, österr.-illyr.	5.106	264	155.435	88.699	80.965	3.941	329.340
Tirol und Vorarlberg	1.559	187	67.621	27.866	29.282	12.580	139.095
Böhmen	28.028	261	588.761	101.218	108.970	76.879	907.117
Mähren	1.847	37	168.699	12.916	12.498	21.678	217.675
Schlesien	229	77	53.252	9.262	8.419	2.950	74.189
Galizien	3.728	55	324.384	36.664	41.446	23.498	429.775
Bukowina	634	13	49.356	17.953	19.159	3.652	90.767
Dalmatien	14.459	624	109.525	8.912	9.217	. . . . .	142.737
Summe 1875	67.185	5.684	2,476.427	575.136	565.454	234.179	3,924.065
Summe 1874	52.415	3.501	2,394.102	575.020	554.885	236.667	3,816.590

Internationale Transit-Depeschen . 1875: 236.675, 1874: 205.114 Stück.

2. Uebersicht der finanziellen Ergebnisse des Staatstelegraphen in den einzelnen Monaten der Jahre 1874 und 1875.

a) Einnahmen.

Monate	Tarifgebühren		Zu- oder Abnahme gegen 1874	Gesammt-Einnahmen		Zu- oder Abnahme gegen 1874
	1874	1875		1874	1875	
	Gulden.					
Januar . . .	170.845	151.610	— 19.235	175.404	154.823	— 20.581
Februar . . .	159.943	139.650	— 20.293	164.354	182.726	+ 18.372
März	164.834	172.283	+ 7.449	171.450	177.999	+ 6.549
April . . .	165.113	188.195	+ 23.082	174.670	213.911	+ 39.241
Mai	181.469	182.415	+ 946	191.009	208.195	+ 17.186
Juni	201.448	201.239	— 209	205.420	217.388	+ 11.968
Juli	237.787	242.059	+ 4.272	254.165	263.518	+ 9.353
August . . .	228.341	224.610	— 3.731	234.576	253.230	+ 18.654
September .	210.071	226.011	+ 15.940	256.062	218.209	— 37.853
October . . .	207.329	223.485	+ 16.156	214.251	255.395	+ 41.144
November . .	184.150	175.395	— 8.755	192.123	201.409	+ 9.286
December . .	178.093	189.650	+ 11.557	185.551	205.524	+ 19.973
im Ganzen .	2,289.423	2,316.602	+ 27.179	2.419.035	2,552.327	+ 133.292

Digitized by Google

b) **Ausgaben.**

Monate	Ordentliche Ausgaben 1874	Ordentliche Ausgaben 1875	Zu- oder Abnahme gegen 1874	
	Gulden			
Januar	234.053	227.214	—	6.839
Februar	235.245	240.934	+	5.689
März	224.242	231.383	+	7.141
April	283.638	260.871		22.767
Mai	287.646	275 878		11.768
Juni	293.303	265.091	—	28.212
Juli	332.719	320.283	—	12 436
August	334 961	337.356	+	2.395
September	337.005	323.853	—	13.152
October	381.326	341.386	—	39.940
November	251.749	327.653	+	75.904
December	274.188	224.507	—	49.681
im Ganzen	3.470.075	3.376.409	—	93.666

Internationales Telegraphenwesen. Bei der zu Rom im Jahre 1872 abgehaltenen Telegraphenconferenz zur Revision des internationalen Pariser Vertrages vom 17. Mai 1865 war der Beschluss gefasst worden, im Jahre 1875 eine neue **Conferenz** nach **St. Petersburg** einzuberufen. Die Aufgabe derselben sollte darin bestehen, eine vollständige Umarbeitung des Pariser Vertrages vom Jahre 1865 vorzunehmen und insbesondere einen neuen internationalen Telegraphenvertrag zu codificiren, welcher die wichtigsten und unwandelbaren Grundsätze für den internationalen Telegraphenverkehr zu umfassen hätte, sowie ein neues Reglement für den internationalen Telegraphendienst aufzustellen, in welches nicht nur die älteren reglementarischen, sondern auch jene Bestimmungen des Pariser Vertrages aufzunehmen wären, welche Abänderungen unterworfen sind und je nach Bedarf im Einvernehmen zwischen den betheiligten Telegraphenverwaltungen selbst modificirt werden müssen.

Nachdem das vom internationalen Telegraphenbureau in Bern in diesem Sinne ausgearbeitete und von der kaiserlich russischen Regierung gutgeheissene Elaborat, welches die Grundlage für die Berathungen der Petersburger Conferenz zu bilden bestimmt war, zur Kenntniss der k. k. Regierung gelangte, wurden die diesseitigen Vorschläge für die Petersburger Conferenz von Seite des k. k. Handels-Ministeriums

Digitized by Google

ausgearbeitet und nach eingeholter Zustimmung des kön. ungarischen Handels-Ministeriums als gemeinsame österreichisch-ungarische Conferenzanträge an das internationale Berner Bureau eingesendet. Zugleich wurde der österreichische Delegirte mit den erforderlichen Instructionen sowohl in Bezug auf die Verhandlungen und eventuellen Beschlüsse der Conferenz, als auch in Betreff der mit den Nachbarstaaten bei Gelegenheit der Conferenz abzuschliessenden Specialverträge ausgestattet.

Die auf diese Art vorbereitete Telegraphenconferenz trat am 1. Juni 1875 in St. Petersburg zusammen und beendete ihre Verhandlungen über das vom internationalen Telegraphenbureau in Bern vorgelegte Elaborat und über die von den einzelnen Staaten eingebrachten Vorschläge in 20 Sitzungen.

Das Ergebniss der Conferenzbeschlüsse ist in dem internationalen Telegraphen-Vertrage ddto. Petersburg 10./22. Juli 1875 und in dem dazu gehörigen internationalen Telegraphenreglement, nebst den Tabellen der internationalen Terminal- und Transittaxen ddto. Petersburg den 7./19. Juli 1875 zusammengestellt. Der Telegraphenvertrag umfasst in 20 Artikeln nur jene für den internationalen Telegraphenverkehr geltenden grundsätzlichen Bestimmungen, welche unwandelbarer Natur sind und wurde von den diplomatischen Vertretern folgender Staaten unterzeichnet: von Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Spanien, Frankreich, Griechenland, Italien, den Niederlanden, Persien, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, der Schweiz und der Türkei, während den übrigen Staaten und den Telegraphen-Compagnien der Beitritt offen gelassen worden ist. Das Telegraphenreglement, welches 84 Artikel umfasst, ferner die Taxtabellen, welche in zwei Abtheilungen (Tarif für den europäischen und Tarife für den aussereuropäischen Verkehr) zerfallen, wurden von den Fachdelegirten der genannten Staaten gefertigt und bilden einen integrirenden Bestandtheil des internationalen Vertrages; die in diesen Vertragsanlagen enthaltenen Bestimmungen und Tarife können im gemeinsamen Einvernehmen der betheiligten Telegraphenverwaltungen jederzeit abgeändert werden.

Die hauptsächlichsten bei der Petersburger Conferenz beschlossenen Aenderungen und Neuerungen im Telegraphenwesen betreffen:

a) die facultative Einführung mehrerer neuen Depeschengattungen und zwar der zehnwortigen „Avis télégraphiques“ mit $^{2}/_{5}$ der Taxe eines zwanzigwortigen Telegrammes, der recommandirten Telegramme, für welche bei Verlust, Verstümmelung oder Verspätung ein Schadenersatz von 20 fl. ö. W. gewährleistet wird, und der dringenden Privattelegramme, welche mit Vorrang befördert werden;

b) die Zulassung von Telegrammen mit chiffrirter Adresse gegen Entrichtung einer besonderen Vormerkgebühr, sowie die Zulassung von Telegrammen mit chiffrirter oder ohne Unterschrift;

c) die Berechnung der Depeschen-Wortzahl nach der Anzahl der in jedem Worte enthaltenen Buchstaben, wobei die Länge eines Wortes mit 15 Buchstaben bei europäischen, und mit 10 Buchstaben bei aussereuropäischen Depeschen bemessen wird;

d) die Taxsteigerung nach einzelnen Worten bei aussereuropäischen Correspondenzen;

e) das Recht des Aufgebers, die Nachsendung seines Telegramms in ganz Europa zu verlangen;

f) die obligatorische Collationirung geheimer Privatdepeschen gegen Entrichtung der anderthalbfachen Telegraphentaxen;

g) die Festsetzung einer bestimmten Frist für die Ankunft eines Telegrammes, u. zw.: von zweimal 24 Stunden für europäische, und von sechsmal 24 Stunden für aussereuropäische Correspondenzen.

Mehrere der hier aufgezählten Neuerungen stimmen mit den österreichisch-ungarischen Conferenzvorschlägen überein; was dagegen den österreichisch-ungarischen Antrag bezüglich der Reform des internationalen Abrechnungs- und Tarifwesens betrifft, so wurde allseitig die hervorragende Wichtigkeit desselben anerkannt, die Verhandlungen darüber wurden jedoch bis zur nächsten im Jahre 1878 zu London abzuhaltenden Conferenz vertagt, um inzwischen das zur eingehenden Prüfung dieses Vorschlages erforderliche Materiale vorbereiten zu können.

Der Petersburger Vertrag wurde von der k. k. Regierung dem Reichsrathe zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt; auch sind in Gewärtigung der allseitigen Ratification durch die contrahirenden Staaten die in Petersburg vereinbarten reglementarischen Verkehrs- und Tarifbestimmungen für den internationalen Verkehr am 1. Januar 1876 vorläufig im administrativen Wege in Vollzug gesetzt worden.

Im Interesse der einheitlichen Errichtung des Telegraphenverkehres ist überdiess angeordnet worden, dass die Vorschriften des Petersburger Reglements provisorisch und bis zur Kundmachung einer neuen Telegraphenordnung für Oesterreich-Ungarn auch im inländischen Telegraphenverkehre Anwendung zu finden haben, wobei jedoch die Aufgabe dringender Privattelegramme nach in- und ausländischen Stationen ausgeschlossen wurde.

Anlässlich der internationalen Petersburger Conferenz sind ferner von der k. k. und kön. ungarischen Telegraphenverwaltung im Sinne der, im Petersburger Vertrage stipulirten Vorbehalte nachfolgende neue Special-Telegraphenübereinkommen mit den Telegraphenverwaltungen der Nachbarländer abgeschlossen worden:

Das Telegraphen-Uebereinkommen mit Deutschland ddto. Petersburg den 14. Juli 1875. Die Bestimmungen dieses Uebereinkommens stehen im Einklange mit jenen des älteren Uebereinkommens ddto. Bern 5. October 1871 und wurden nur durch mehrere ergänzende Vereinbarungen über die Ausnützung der gegenseitigen Anschlusslinien, über die gegenseitige Rechnungslegung und über die Controle der wechselseitigen Correspondenz vervollständigt. Der bisherige Tarif für den Verkehr mit Deutschland blieb unverändert mit Ausnahme des Tarifes für Depeschen zwischen den österreichischen Stationen in Krain, Istrien, Görz und Gradiska, Triest und Dalmatien einerseits und den deutschen Stationen andererseits, welcher von einem Gulden auf 1 fl. 25 kr. ö. W. erhöht wurde.

Das Telegraphen-Uebereinkommen mit der Schweiz ddto. Petersburg den 11. Juli 1875. Auch dieses Uebereinkommen entspricht der Hauptsache nach dem früheren zu Wien am 22. Juli 1868 abgeschlossenen Uebereinkommen, doch enthält dasselbe auch jene Bestimmungen, welche auf die Abrechnung und Controle Bezug haben und bisher

nicht vertragsmässig festgestellt waren. Eine Erhöhung des Tarifes fand für die zwischen der Schweiz einerseits, Tirol und Vorarlberg andererseits gewechselten Terminal-Correspondenzen u. s. w. von 40 kr. ö. W. auf 60 kr. statt.

Das Uebereinkommen mit Italien ddto. Petersburg den 18. Juli 1875. Die Bestimmungen und Tarife dieses Uebereinkommens sind identisch mit den Bestimmungen und Tarifen des früheren Uebereinkommens vom 30. Juni 1873 und weichen von denselben nur insoferne ab, als sie dem neuen internationalen Vertrage angepasst werden mussten.

Das Uebereinkommen mit der Türkei ddto. Petersburg den 22. Juli 1875, welches an Stelle des Uebereinkommens vom 22. November (8. December) 1865 zu treten hat und im Gegensatze zu diesem letzteren alle jene Detailbestimmungen umfasst, welche in dem Specialübereinkommen mit den übrigen Nachbarländern Aufnahme gefunden haben, im Verkehre mit der Türkei jedoch bisher nicht geregelt waren, namentlich die Bestimmungen über die Ausnützung der gegenseitigen Anschlusslinien, über die Aufstellung der beiderseitigen Controlstationen und über die Vereinfachung der gegenseitigen Telegraphen-Abrechnungen. Besonders zu bemerken ist, dass der bisherige österreichisch-türkische Grenzrayon, für welchen die ermässigte Taxe von 40 kr. festgesetzt war, österreichischerseits auf ganz Dalmatien und türkischerseits auf alle, 80 Kilometer von der Grenze entfernten Stationen ausgedehnt wurde; dass die Taxe für den Verkehr im Grenzrayon auf 60 kr. erhöht wurde und dass zur wirksamen Förderung des Verkehres zwischen Wien und Konstantinopel sowie darüber hinaus, eine eigene directe Telegraphenlinie zwischen diesen beiden Städten bestimmt worden ist.

Das Uebereinkommen mit Russland ddto. Petersburg den 5./17. Juli 1875, in welchem nur jene Aenderungen Platz gefunden haben, welche bereits thatsächlich seit Abschluss des, nunmehr ausser Kraft tretenden Uebereinkommens vom 25. Juli 1868 eingeführt worden sind und die Aufhebung der combinirten österreichisch-russischen Grenzcontrole-Stationen, die Beseitigung der gegenseitigen Gebührenvergütung für die im Grenzrayon gewechselte Correspondenz und die Herstellung directer Linien zwischen Wien und Warschau, ferner zwischen Lemberg und Kiew zum Gegenstande haben. Bezüglich des Tarifes für den Grenzrayon, welcher bisher auf alle, 25 geographische Meilen von den russischen entfernten österreichischen Stationen Anwendung fand, ist zu erwähnen, dass derselbe nach dem neuen Uebereinkommen nunmehr für Galizien und die Bukowina zu gelten haben wird.

Die Verhandlungen wegen Abschlusses neuer Special-Telegraphenübereinkommen mit Serbien, Romanien und Montenegro, welche bei der Petersburger Conferenz nicht vertreten waren, fanden nachträglich statt und führten vorerst zur Vereinbarung eines Entwurfes für das Uebereinkommen mit Serbien ddto. Budapest den 3. December 1875. Die Punktationen dieses neuen Uebereinkommens stimmen mit den in dem bisherigen Uebereinkommen vom 16. August 1871 enthaltenen Bestimmungen dem Wesen nach überein; hervorzuheben ist jedoch, dass darin für die rasche Abwickelung der über Serbien transitirenden orientalischen Correspondenz durch die Reservirung einer eigenen Linie von Wien über Belgrad nach Konstantinopel Vorsorge getroffen wird, und dass bezüglich des Tarifes eine geringe Erhöhung für den Verkehr zwischen den österreichischen und serbischen Stationen und zwar von 80 kr. ö. W. auf 1 Gulden

ins Auge gefasst wurde. Die Verhandlungen mit Romanien und Montenegro sind im Zuge; jedoch wurde in Gewärtigung der diessfälligen Vereinbarungen, im Einvernehmen mit den betreffenden Telegraphenverwaltungen beschlossen, die reglementarischen Bestimmungen des Petersburger Vertrages vom 1. Januar 1876 an, auch auf den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und den genannten beiden Ländern, unter vorläufiger Belassung der durch das Uebereinkommen vom 8. August 1871, beziehungsweise 18. Februar 1869 festgesetzten Tarife anzuwenden.

Mit Rücksicht auf die durch den internationalen Petersburger Vertrag eingeführten Neuerungen ergab sich auch die Nothwendigkeit, die Beziehungen zwischen der k. k. österreichischen und kön. ungarischen Telegraphenverwaltung, welche bisher durch das Uebereinkommen vom 23. 30. März 1868 geregelt waren, in mehreren Punkten auf neuer Grundlage zu ordnen. Die diessfälligen Stipulationen sind durch das Protokoll ddto. Budapest den 30. November 1875 und das Uebereinkommen ddto. Budapest den 3. December 1875 festgesetzt worden, wovon das erstere die Bestimmungen über die gegenseitige Abrechnung und beziehungsweise Theilung der gemeinsamen Telegraphengebühren für in- und ausländische Correspondenzen enthält, während durch das Uebereinkommen vom 3. December 1875 die Zulassung der avis télégraphiques, der recommandirten Telegramme und der chiffrirten Adressen, sowie die Ausschliessung der dringenden Privatdepeschen für ganz Oesterreich-Ungarn vereinbart, der den Eisenbahnverwaltungen für die ersteren beiden Depeschengattungen zukommende Gebührenantheil und der für die pachtweise Ueberlassung unbenützter Telegraphenlinien an Journale oder an andere Interessenten massgebende Tarif normirt wurde.

Nebst den vorstehend aufgezählten Verträgen und Uebereinkommen wurde anlässlich der Petersburger Conferenz noch eine weitere Vereinbarung mit der vereinigten deutschen Telegraphen-Gesellschaft am 15. Juli 1875 abgeschlossen, wodurch die Herstellung einer directen Telegraphenverbindung zwischen Wien und London über Emden gesichert und im Hinblicke auf die mit der Türkei verabredete Herstellung einer directen Linie zwischen Wien und Konstantinopel, für die rascheste Abwickelung der englischen Correspondenz mit Oesterreich-Ungarn, der Türkei und den darüber hinaus gelegenen Ländern vorgesorgt worden ist.

Mit den Telegraphenverwaltungen auswärtiger Staaten wurden endlich noch Verhandlungen in speciellen Angelegenheiten des telegraphischen Verkehrs gepflogen, welche sich auf die Herstellung directer telegraphischer Linien und Verkehre, auf die Aenderung des Grenzcontrolsverfahrens, auf die Beseitigung von Mängeln und Correspondenz-Schwierigkeiten auf einzelnen Linien u. a. bezogen.

D. Statistik.

Die Publicationen, welche vom statistischen Departement im Handels-Ministerium während des Jahres 1875 herausgegeben wurden, sind ausser der Wochenschrift „Austria“, welche im abgelaufenen Jahre ihren 27. Jahrgang vollendete, die unter dem Titel „Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr“ erscheinenden zwanglosen Hefte. Von diesen wurden veröffentlicht:

Sechster Band, 3. Heft, enthaltend den amtlichen Bericht über die Geschäftsthätigkeit des k. k. Handels-Ministeriums während des Jahres 1874;

Siebenter Band, 1. bis 12. Heft, Mittheilungen der k. und k. österreichisch-ungarischen Consulatsbehörden, dritter Jahrgang;

Achter Band, 1. Heft, Statistik des österreichischen Telegraphen im Jahre 1874;

2. Heft. Statistik des österreichischen Postwesens im Jahre 1874.

Das 3. Heft dieses Bandes bildet der gegenwärtige amtliche Bericht über die Geschäftsthätigkeit des k. k. Handels-Ministeriums während des Jahres 1875, wodurch auch dieser Band completirt wird. Der folgende (neunte) Band der Nachrichten wird weiter den 4. Jahrgang der Mittheilungen der k. und k. österreichisch-ungarischen Consulatsbehörden, der zehnte Band die Statistik des Telegraphen- und des Postwesens im Jahre 1875 enthalten und wurde für diese im Laufe des Jahres 1876 in Aussicht stehenden Publicationen die Zusammenstellung und Bearbeitung des Materiales in Angriff genommen.

Von der Statistik der österreichischen Industrie ist das 3. Heft, enthaltend die Erzeugnisse aus nichtmetallischen Mineralien und die chemische Industrie, dann das 4. Heft, welches die Industrie in Nahrungs- und Genussmitteln behandelt, vollendet und dem Drucke übergeben worden.

Für das Jahr 1875 haben die Handels- und Gewerbekammern in den im Reichsrathe vertretenen Ländern zu Folge des Gesetzes vom 29. Juni 1868 statistische Berichte über die volkswirthschaftlichen Verhältnisse ihrer Bezirke zu erstatten, welche die Grundlage für eine neue Bearbeitung der österreichischen Industriestatistik zu bilden haben. Mit Rücksicht auf die von dem internationalen statistischen Congresse zu Budapest im Laufe des Sommers 1876 zu gewärtigenden Beschlüsse auf dem Gebiete der Industriestatistik wurde eine gründliche Reform der Erhebungsformularien, wie sie sich durch die bisherigen Erfahrungen als wünschenswerth ergab, noch nicht vorgenommen, sondern bis zur nächsten gesetzlich vorgeschriebenen Aufnahme im Jahre 1880 verschoben. Dagegen wurden den Handelskammern und den Industriellen so weit als möglich Erleichterungen in Bezug auf die Ausfüllung, respective Bearbeitung der Erhebungsformularien gewährt und in diesem Sinne eine Aenderung der noch in Kraft stehenden diesfälligen Instruction vom Jahre 1864 vorgenommen. Eine weitere Aenderung in der bisherigen Nachweisungsform wurde in Bezug auf das Kleingewerbe in der Richtung angeordnet, dass ausser der Zahl der in jedem Gerichts-, resp. Steuerbezirke befindlichen gewerblichen Unternehmungen auch jene Orte angegeben werden, in welchen die einzelnen productiven Gewerbe am stärksten vertreten sind.

Im Berichtsjahre wurde ausserdem eine besondere Erhebung über die in Oesterreich aufgestellten Dampfkessel und Betriebsmaschinen eingeleitet. Als Erhebungstermin wurde der 15. Juli 1875 bezeichnet, doch wurde Vorsorge getroffen, dass alle Aenderungen in dem Stande der Motoren und Dampfkessel bis zum 1. Januar 1876 bekannt gegeben werden, so dass seinerzeit ein vollständiges Bild über die diesfälligen Verhältnisse zu Anfang des Jahres 1876 geboten werden kann.

Nach der an die politischen Behörden hinausgegebenen Weisung hat jeder Besitzer, respective Benützer eines Dampfkessels einen Fragebogen zu beantworten, welcher folgende Punkte umfasst: Gewerbliche Anlage; Ort der Aufstellung des

Digitized by Google

Kessels; Name des Besitzers oder Benützers; Betriebszweck; Name des Fabrikanten; Erzeugungsort des Dampfkessels; Zeit der ersten Aufstellung des Kessels; Form, Kategorie oder System des Kessels; höchste gesetzlich zulässige Dampfspannung in Atmosphären-Ueberdruck; Hauptabmessung des Kessels (Länge und Durchmesser desselben, Anzahl, Länge und Weite der Rauch- und Siederohre, Rauminhalt, directe und indirecte Heizfläche des Kessels); Kesselmaterial; Art der Kesselspeisung und der Feuerung; Gattung des Brennmaterials; Brennmaterialverbrauch per Stunde; Betriebszeit der Kessel; besondere Bemerkungen (ob die erzeugten Dämpfe vom Unternehmer selbst ausgenützt oder an Andere weiter verkauft werden). Der Fragebogen für die Betriebsmaschinen, und zwar für die stationären und halbstationären Dampfmaschinen, sowie für die Locomobilen und Schiffsmaschinen enthält folgende Rubriken: Gewerbliche Anlage; Ort der Aufstellung der Maschine; Name des Besitzers oder Benützers; Name des Maschinenfabrikanten; Erzeugungsort der Maschine; Betriebszwecke; höchste Dampfspannung im Kessel; gewöhnliche Dampfspannung im Kessel bei normalem Betriebe; Constructionssystem und Art der Maschine; Art der Aufstellung; Zahl der Cylinder; Durchmesser jedes derselben in Millimetern; Art der Steuerung; Hublänge in Millimetern; grösste Leistung des Dampfes im Cylinder indicirt; wirkliche Leistung der Maschinen in Pferdekräften à 75 Kilogramm-Meter pro Secunde; Betriebszeit der Maschine; Alter derselben; besondere Bemerkungen (wie oben). Analoge Fragebogen wurden auch für die stationären und halbstationären Betriebsmaschinen, bei denen die Triebkraft durch Gas, Petroleum und ähnliche Brennstoffe erzeugt wird (sogenannte Gasmaschinen), hinausgegeben. Zur Erzielung verlässlicher Angaben werden die von dem Unternehmer ausgefüllten Formularien über Dampfkessel und Dampfmaschinen von dem k. k. Dampfkessel-Prüfungscommissär, respective der Dampfkessel-Prüfungs- und Versicherungs-Gesellschaft, deren Revision der (zur Dampfmaschine gehörige) Dampfkessel untersteht, geprüft.

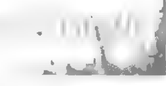
Vom statistischen Departement wurden ausser den früher erwähnten Werken im Berichtsjahre veröffentlicht:

Statistische Nachrichten von den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, I. Band, 3. Heft, enthaltend die finanziellen Betriebsergebnisse, den Vermögensstand und die aussergewöhnlichen Ereignisse auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1870;

Uebersicht der Waaren-Ein- und Ausfuhr des allgemeinen österreichisch-ungarischen Zollgebietes und Dalmatiens im Jahre 1874, zusammengestellt vom Rechnungsdepartement für indirecte Abgaben im k. k. Finanz-Ministerium.

Von der Eisenbahnstatistik sind die vom I. und II. Bande noch ausständigen Hefte, dann der III. und IV. Band für den Druck vorbereitet worden. Der letztgedachte Band, enthaltend die Statistik der den beiden Reichshälften gemeinsamen und der österreichischen Eisenbahnen in den Jahren 1872 bis einschliesslich 1874 ist seither auch schon erschienen.

Wie bereits im vorjährigen amtlichen Berichte (Seite 160) erwähnt wurde, ist von einem Specialcomité im Schosse des k. k. Handels-Ministeriums ein Entwurf neuer Formularien für die Eisenbahnstatistik ausgearbeitet worden. Zur Prüfung desselben wurde eine fachmännische Conferenz von Vertretern sämmtlicher österreichisch-ungarischer



Eisenbahnverwaltungen einberufen, zu welcher auch das k. k. Ackerbau-Ministerium, das k. und k. Reichs-Kriegsministerium, das königlich ungarische Communications-Ministerium und das königliche ungarische statistische Landesbureau je einen Vertreter delegirten. Das von der ersten, am 25. Januar 1875 abgehaltenen Plenarversammlung dieser Conferenz niedergesetzte engere Comité unterzog den gedachten Entwurf in 33 Sitzungen unter Zuziehung von speciellen Sachverständigen einer genauen Prüfung und stellte hienach die Formularien für die zu verfassende Eisenbahnstatistik fest. In der zweiten Plenarversammlung, welche am 8. Juli 1875 stattfand, wurde sodann der neue vom Comité verfasste Tabellenentwurf einstimmig angenommen und als das erste Jahr, welches nach diesen Formularien behandelt werden soll, das Jahr 1876 ins Auge gefasst. Nur die Einführung des neuen Waarenverzeichnisses für die „beförderten Verkehrsgegenstände“ wurde jenem Zeitpunkte vorbehalten, bis der im Jahre 1876 stattfindende internationale statistische Congress im Einvernehmen mit dem Vereine der deutschen Eisenbahnverwaltung dasselbe acceptirt haben wird. Inzwischen haben noch die bisherigen auf diese Materien bezugnehmenden Formularien in Kraft zu bleiben. Nachdem die Beschlüsse der fachmännischen Conferenz vom Handels-Minister genehmigt worden sind, ist die erste Erhebung der eisenbahnstatistischen Daten auf Grund der von der königlich ungarischen Regierung gleichfalls acceptirten neuen Formularien für das Jahr 1876 angeordnet worden.

In das abgelaufene Jahr fallen auch die einleitenden Schritte zur Constituirung einer Permanenz-Commission für die jährlich vorzunehmende Erhebung der Handelswerthe, deren Errichtung nach dem Vorbilde der französischen „Commission permanente des valeurs“ von der k. k. statistischen Central-Commission angeregt worden ist. Die diesfalls getroffenen Massnahmen werden im nächsten amtlichen Berichte darzustellen sein.

Das statistische Departement hat endlich im abgelaufenen Jahre, ausser den durch Herausgabe von Publicationen verwertheten statistischen Erhebungen, eine grosse Reihe von statistischen Zusammenstellungen auf dem Gebiete der Industrie und des Handels, insbesondere zur Beurtheilung handelspolitischer Fragen, sowie auf dem Gebiete des Communicationswesens ausgeführt.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google